

٣٦ / ٣٧
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
كلية النقل البحري والتكنولوجيا
الاسكندرية

تعزيز المركز التنافسي للنقل البحري لدولة البحرين من خلال النقل الداخلي

اعداد

عبدالله راشد عبدالله المعلاوه

رسالة مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
لإستكمال متطلبات منح درجة الماجستير في تكنولوجيا النقل البحري
(النقل المولي والتوجسيات)

اشراف

أ . د / عبد الوهاب عبد الحميد صالح

أستاذ النقل الداخلي

بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
المستشار بوزارة الأشغال العامة والموارد المائية

١٩٩٩

أقرار

أقر أن البحث قد تم اعداده بمعرفتي وتحت اشراف الأستاذ الدكتور المستششار عبد الوهاب عبد الحميد صالح ، وذلك لتقديمه الى الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري (النقل الدولي واللوجستيات) وأن هذا البحث لم ينشر من قبل ولم يؤخذ سواء كله أو اجزاء منه من أبحاث علمية أخرى ، وقد تم اعداده لاتمام متطلبات نيل درجة الماجستير بنظام المقررات وفقاً لنظام برامج الدراسات العليا بالاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، كما أن المادة المقدمة في هذه الرسالة والتي ليست ضمن البحث الذي قمت بإعداده قد تم الاشارة إليها بالصورة المطلوبة وانني قد قمت بالاعتراف لصاحبة ، كما انه لم يتضمن اي مادة قدمت لنيل هذه الدرجة مسبقاً ، وان الآراء المذكورة هي أرائي الشخصية وليست بالضرورة آراء المؤسسة التي انتمى إليها.

عبدالله راشد عبدالله المعاودة

.....	الاشــــــــــــــــراف
.....	الاســــــــــــــــم
.....	المــــــــــــــــكتب
.....	المتحــــــــــــــــن الخارجي
.....	الاســــــــــــــــم
.....	المــــــــــــــــكتب
.....	المتحــــــــــــــــن الداخلي
.....	الاســــــــــــــــم
.....	المــــــــــــــــكتب

شكر و تقدير

يتقدم الباحث بخالص الشكر والامتنان والتقدير الى الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والممثلة في رئيسها سعادة الاستاذ الدكتور/ جمال الدين مختار على مجهوده المتميز في تشجيع الباحثين من طلبة الماجستير والدكتوراه على دراسته والبحث في مجال النقل الدولي واللوجستيات ، وتكوين القاعدة العلمية ذات المستوى الرفيع في هذا المجال سواء اكان على مستوى جمهورية مصر العربية أو على مستوى العالم العربي والذي جعل الاكاديمية احدى المنارات العلمية العالمية المتميزة في مجال النقل بمختلف وسائله ووسائطه.

كما يتقدم الباحث بالشكر الجزيل الى الاستاذ الدكتور / عبد الوهاب عبد الحميد صالح أستاذ النقل الداخلي بالاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري والمشرف على البحث على ما تفضل به سعادته من توفير جزء كبير من وقته وتوجيهاته المستمرة والمتواصلة وما أمدّه به من معلومات تفنّن لها المكتبة العربية والتي كانت لها بالغ الاثر في اخراج هذا البحث في شكله النهائي.

وإلى الدكتور/ رفعت رشاد مساعد رئيس الاكاديمية للشئون الأفريقية، ورئيس قسم الدراسات العليا بكلية النقل البحري والتكنولوجيا على ما أولاه من اهتمام بتوفير كافة متطلبات الباحث لخلق المناخ العلمي لتنفيذ واخراج هذا البحث.

كما يقدم شكره لكافة هيئة التدريس من اساتذه وربابنه على ما أولوه من اهتمام وما أمدوه من معلومات استطاع بها الباحث ان يكون الصورة المطلوبة لعلم النقل لديه بالرغم من اختلاف الخلفية العلمية للباحث.

كما يقدم شكره الى سعادة الشيخ سليمان بن حمد آل خليفة بجهاز الإحصاء في دولة البحرين على تفضله بتوفير كافة الاحصائيات التي ضمنها الباحث هذا البحث وكذلك سعادة الشيخ حمد بن محمد آل خليفة مراقب العلاقات العامة بشئون الطيران المدني على ما قدمه من مطبوعات و معلومات عن النقل الجوي في دوله البحرين السيد الموقر ايمان راشد عبدالله المعاودة رئيسة تطوير الخدمات بإدارة المكتبات العامة بدولة البحرين لتفضلها بتوفير الوثائق المتنوعة والكراسات والكتيبات و المواد العلمية من مختلف الجهات بدولة البحرين او الامانه العامة لدول مجلس التعاون الخليجي ، وكذلك السيد/ منيرة الفتم على تفضلها بتوفير الدراسات المختلفة والصادرة من وزارة الأشغال والزراعة.

كما يتقدم الباحث بشكره و امتنانه الى أمه و أبيه ، والذين تكبدوا في حياتهم مشاق قل ان يتحملها نظرائهم ، و لا ينسى الباحث ان يقدم ثمره جهده الى امه التي اراد دوما ان يسرد لها ولو ذره مما بذلته لاجل ان يكون في هذا المستوى ، كما يشكر زوجته و التي رغم ما عانت من احزان ، الا انها قدمت له الكثير .

وكل من مد له يد العون لإخراج هذا البحث على الوجه المنشود.

الى كل هؤلاء يهدي الباحث جزيل شكره

وعظيم امتنانه



"الذي جعل لكم الأرض مهداً
وسلك لكم فيها سبلاً"

صدق الله العظيم

الاهداء

إلى
دولة البحرين

الى روح ابنتي التي فارقت الحياه قبل خروج هذا البحث
الى النور

الى أمي وأبي والذين طالما عملوا جل طاقتهم لتحقيق
ذاتي

إلى إخوتي والذين ساندوني طوال مشوار هذه الحياة

إلى
زوجتي التي لم تبخل عليّ بوقتها وجهدها وكل ما تملك

ملخص البحث **ABSTRACT**

عنوان الرسالة

تعزيز الموقف التنافسي للنقل البحري
لدولة البحرين من خلال النقل الداخلي

الدرجة

الماجستير

الدراسة عبارة عن بحث يحاول الباحث من خلاله تعزيز النقل البحري لدولة البحرين و معرفه مدى مواكبة قدرات وسائل النقل الداخلي لمواجهه المنافسة الحاده في الخليج العربي من قبل الدول المجاورة بحيث تكون الموانئ في دولة البحرين اماكن جذب لجميع انواع البضائع والتي تتفق مع موقع دولة البحرين الفريد ، وسوف يحاول الباحث إيجاد فرص عملية من خلال الاستخدام الامثل للنقل الداخلي الحالي بحيث يساعد في زيادة انتاجية الموانئ بطرق عديدة مثل السحب المباشر للبضائع فور وصولها ، وهذا يزيد في حد ذاته القدرة الإستيعابية لهذه الموانئ، كما يمكنها من التنافس مع الدول المجاورة ، وذلك بدراسة إمكانيات النقل الداخلي الحالية، والنمو المرتقب في الصادرات والواردات، ومدى توافقها مع النقل البحري لدولة البحرين مع طرح حلول أو بدائل لإستيعاب الكميات الطننية المرتقبة حسب النمو في الدولة ، كذلك إيجاد فرص لاستيعاب بضائع الدول الاخرى المحيطة في حالة نجاح عملية الجذب المطلوبه لها .

فهرس البحث

i	• اقرار
ii	• شكر و تقدير
iv	• آية قرآنية
v	• الاهداء
vi	• ملخص البحث
vii	• فهرس البحث
xi	• قائمة الجداول
xiii	• قائمة الخرائط والرسومات
xv	• التعريفات

الفصل الاول : تمهيد

١	١-١ : تحديد المشكلة
١	٢-١ : هدف البحث
٢	٣-١ : اهمية البحث
٢	٤-١ : نوع البحث
٣	٥-١ : منهج البحث
٣	٦-١ : خطة البحث

الفصل الثاني : المحددات الطبيعية و الاقتصادية لدولة البحرين

٥	١-٢ : عام
٥	٢-٢ : الطبيعة الجغرافية
٨	٣-٢ : الطبيعة الطبوغرافية
٨	٤-٢ : المناخ السائد
٩	٥-٢ : تأثيرات الموقع الاستراتيجي
١٠	٦-٢ : تطور الهيكل التنظيمي للدولة

الفصل السابع : النتائج و التوصيات

١٠٦ ١-٧ : النتائج

١٠٧ ٢-٧ : التوصيات

الملاحق :

- ١٠٩ الملحق أ : الجيولوجيا
- ١١٥ الملحق ب : مقتطفات من الاتفاقية الاقتصادية لدول الخليج العربية
- ١١٨ الملحق ج : قرارات من اتفاقية سياسات وخطط التنمية لدول مجلس التعاون
- ١٢٠ الملحق د : مقتطفات من الاتفاقية الاقتصادية للنقل والمواصلات
- ١٢١ الملحق هـ : مقتطفات من النظام الاساسي لدول مجلس التعاون الخليجي العربية
- الملحق و : مقتطفات من البيانات الختامية لدورات المجلس الاعلى لدول مجلس
١٢٢ التعاون لدول الخليج العربية
- ١٢٦ الملحق ز : المراجع

قائمة الجداول TABLES

الرقم	عنوان الجدول	الصفحة
١	بيان المسافات ما بين دولة البحرين والدول المحيطة بها.	٧
٢	بيان تقديرات السكان في دولة البحرين (١٩٨٥م - ١٩٩٥م).	١٢
٣	بيان العمالة على رأس العمل بدولة البحرين للفترة (١٩٩٠م - ١٩٩٤م).	١٣
٤	ملخص إحصائيات التجارة الخارجية بدولة البحرين للفترة (١٩٨٧م - ١٩٩٦م).	١٤
٥	أشول التي ترتبط بها دولة البحرين تجارياً.	٢٣
٦	السفن الواردة لميناء منمان حسب المنطقة القادمة منها والحمولة بالطن المتري (١٩٩٣م-١٩٩٦م)	٢٥
٧	السفن التي زارت ميناء سلمان حسب النوع والحمولة بالطن المتري (١٩٩٣م - ١٩٩٦م).	٢٦
٨	حركة الحاويات للمنطقة (TEU) في ميناء سلمان حسب الشهر بسنة ١٩٩٦م.	٢٧
٩	السفن التقليدية التي زارت الموانئ الفرعية حسب الحمولة بالطن المتري (١٩٨٧م-١٩٩٦م).	٢٨
١٠	السفن الزائرة لميناء سقرة حسب الجنسية (١٩٩١م - ١٩٩٦م).	٣٠
١١	بيان الكميات الطننية للأنواع الرئيسية لمصناعات المصدرة والمستوردة والمتداولة في دولة البحرين للفترة (١٩٩٥م - ١٩٩٦م).	٣٢
١٢	صادرات وواردات دولة البحرين مصنفة حسب الدول لعامي (١٩٩٥م و ١٩٩٦م)	٣٥
١٣	البصائع العابرة لدولة البحرين مصنفة حسب الدول لعامي (١٩٩٥م و ١٩٩٦م)	٣٦
١٤	عائد التصدير من دولة البحرين مصنفة حسب الدول لعامي (١٩٩٥م و ١٩٩٦م)	٣٧
١٥	بيان كميات المنقول التي تم تداولها في دولة البحرين بالطن المتري (١٩٩٥م - ١٩٩٦م)	٤١
١٦	الأمطول البحري لدولة البحرين.	٤٧
١٧	بيان الإنفاق على شبكة الطرق في دولة البحرين بالفترة (١٩٧٨م - ١٩٩٤م).	٥١
١٨	بيان حركة المرور على شبكة الطرق في دولة البحرين مقارنة بسنة ١٩٩٤م.	٥٦
١٩	السيارات المسجلة والمستخدم على الشوارع بالفترة (١٩٨٧م - ١٩٩٦م).	٥٧
٢٠	تقصى أوزان على الطرق في دولة البحرين (بالطن المتري).	٦٠
٢١	المصارفين من طريق حمر الملك قيد في الأعوام (١٩٨٩م - ١٩٩٦م).	٧٧

قائمة الرسومات والخرائط

الرقم	النوع	الـ و ا ن	الصفحة
١	خريطة (١)	دولة البحرين بالنسبة للملكة العربية السعودية ودولة قطر.	٦
٢	خريطة (٢)	تبيين ارجيل دولة البحرين	١٥
٣	خريطة (٣)	ميناء سلمان و مرسى ستره و ارضه مصنع الالومنيوم و موقع مشروع ميناء جنوب الحد	٢٠
٤	خريطة (٤)	شبكة الطرق في دولة البحرين للجزء الشمالي.	٥٣
٥	خريطة (٥)	شبكة الطرق في دولة البحرين للجزء الجنوبي.	٥٤
٦	اللوحة (١)	إستيعاب الكيلو متر الطولي من عربات النقل الثقيل.	٦٢
٧	خريطه (٦)	شبكة الطرق التي تربط الجزيرة البحرين بشبه الجزيرة العربية.	٧٥
٨	الشكل (١)	النقل في مراحل الإنتاج والتوزيع.	٨١
٩	الشكل (٢)	عناصر تكلفة النقل.	٨٥
١٠	الشكل (٣)	العناصر التي تؤثر على إختيار واسطة النقل.	٨٧
١١	الشكل (٤)	تأثير استيعاب حجم وسائط النقل الداخلي في سحب البصائع الداخلة من و الى الميناء	٨٩
١٢	الشكل (٥)	العلاقات المتعددة في إقتصاديات النقل.	٩٠
١٣	الشكل (٦)	تأثير حلقات النقل بالعرض والطلب على المستقل.	٩٣
١٤	الشكل (٧)	تأثير النقل في الإقتصاد والدخل القومي.	٩٥
١٥	خريطة (٧)	مقترح إنشاء خط السكة الحديد.	٩٧
١٦	خريطة (٨)	تصاريص شبه الجزيرة العربية.	٩٨

تعريفات DEFINITIONS

النقل متعدد الوسائط : وهو استخدام أكثر من وسيط نقل بواسطة سند شحن واحد	Multi model transport
الجسر البري : هو نقل البضائع براً بين مينائين بحريين ، كان قد تم نقل البضائع الى الميناء الاول بواسطة سفينة (نقل بحري)، ثم اعاده شحن هذه البضائع على سفينة اخرى في الميناء الثاني لاستكمال الرحلة.	Full land Bridge
الميناء المحوري : وهو ميناء رئيسي تصل اليه وتغادره الآلاف من الحاويات اسبوعياً ويكون متخصصاً في تداول الحاويات، وذو موقع جغرافي متميز على تقاطع الخطوط الرئيسية، او في احد طرفي الخطوط الرئيسية في مكان يسهل منه توزيع الحاويات على الموانئ الاقرب المجاورة كما يوجد به منطقة حلفية كبيرة وواسعة ويتصل بشبكات الطرق ووسائل النقل الاخرى، كما يتميز بالاعماق الكبيرة التي تستوعب السفن ذات الغاطس الكبير، ويتميز هذا الميناء بتقديم خدمه القيمة المضافة سواء لعملاء الميناء او الميناء نفسه كما يتميز المناخ المحيط حوله بالاستقرار الاقتصادي والاجتماعي والسياسي.	Hub - Port
و تشمل جميع صادرات البضائع الاولى نصف المصنعه او التامة الصنع التي تصدرها دولة البحرين الى دول العالم	Exports
و تشمل جميع البضائع التي تستوردها دولة البحرين من دول العالم وذلك لتعطيه الاحتياجات المحلية سواء كانت مرسمة او معفاة من الرسوم	Imports
و هي عبارة عن البضائع التي سبق استيرادها داخل حدود دولة البحرين وتم تخليصها وفقاً للإجراءات الجمركية ثم اعيد تصديرها دون احراء اى تعديل عليها او احري عليها تعديل طفيف دون تغيير طبيعتها او شكلها	Re-exports
	الصادرات
	الواردات
	اعاده التصدير

النجارة العابره (الترانزيت) و تتضمن البضائع التي تستخدم مرافق دوله البحرين
 Transit
 حاوية مكافئه : وهي حاوية معيارية حددتها المنظمة الدوليـه للتوحيد
 القياسى، وابعادها (٨×٨×٢٠) قدم
 Twenty feet Equivalent Unit

RESEARCH TITLE:

Supporting the competitive position for the maritime transport for the state of Bahrain through the internal transportation system

DEGREE:

Master

The researcher aimed from this study to support the maritime transportation system for the state of "Bahrain" and the ability of the internal transportation means to cope and face the Arab Gulf area competitive situation to make Bahrain ports fits and able to handle the different kinds and amount of goods.

The researcher will try to find practical opportunity through the optimum usage of the internal transportation system to increase the ports productivity. For instance direct transportation of goods immediately after arrival out of ports.

This will be through the studying internal transportation abilities, productivity, the increase in importing and exporting goods in according with the ability to cope with Bahrain maritime transportation system, providing some solutions or substitutes to cover the predictable amounts in tons according to the country development and finding opportunities to hold surrounding countries goods in the area in case of the success of the requested attraction operation.

الفصل الاول

تمهيد

تمهيد

PROBLEM DEFINITION

١-١ : تحديد المشكلة:

الدراسة عبارة عن بحث يحاول الباحث من خلاله تعزيز النقل البحري لدولة البحرين ومدى مواكبة قدرات وسائل النقل الداخلي لمجابهة المنافسة الحادة في منطقة الخليج العربي من قبل الدول المجاورة بحيث تكون الموانئ في دولة البحرين أماكن جذب لبضائع الدول المجاورة وكميناء محوري والذي يتفق مع موقع دولة البحرين الفريد ، وسوف يحاول الباحث الاجابة على الاسئلة التالية :-

- أ - ما مدى مواءمة اسطول النقل البحري لمتطلبات الدولة.
- ب- ما هو الاستخدام الامثل للنقل الداخلي الحالي في الدولة.
- ج- ما هي البدائل في حالة عدم امكانية مواءمة النقل الداخلي الحالي لمتطلبات الدولة حالياً او مستقبلاً.

RESEARCH OBJECTIVES

٢-١ هدف البحث

ويتبلور هذا البحث في

- أ- ايجاد حلول لمشكلات النقل الدولي في دولة البحرين وتأثير النقل الداخلي من الناحية الانتاجية المطلوبة ومدى توافقها مع النمو المتزايد في النقل البحري.
- ب- امكانية تطوير وسائل النقل الداخلي بحيث يدعم هذا القطاع هيكل رأس المال الاجتماعي بما يكفل زياده معدلات التراكم الرأسمالي الاساسي و الضروري لدفع عملية التنمية .
- ج - امكانية تواجد وسائل نقل حديثة لم تكن موجوده اصلاً لدولة البحرين لمواجهة متطلبات التنمية الاقتصادية و الاجتماعية (العمرانية) .

٣-١ : أهمية البحث

تبدو أهمية البحث من حيث التالي :-

أ- محاولة مساعدة الدولة لاستعادة مركزها التجاري السابق عهده ، كنقطة لتجارة إعادة الشحن، سواء كان على مستوى الدولة ، او على مستوى دول مجلس التعاون الخليجي والدول العربية المحيطة ، وذلك بتوفير عناصر الجذب والذين يتمثلون في المحافظة ورفع مستوى جودة السلع الخدمية والاسعار التنافسية.

ب- محاولة مساعدة الدولة لتنويع مصادر الدخل القومي و عدم الاعتماد على تصدير منتج واحد كالبتروول و خاصة بعد انخفاض اسعاره و زياده النمو السكاني بدرجة تتطلب ضروره زياده الدخل القومي.

ج - العمل على دفع آلية العمل المشترك في النقل الدولي في نطاق دول مجلس التعاون الخليجي، والدول العربية وذلك للمساهمة بإنشاء " السوق العربية المشتركة ".

RESEARCH TYPE

٤-١ : نوع البحث

يتبع الاسلوب الوصفي التحليلي ، الى جانب المقترحات والتوصيات اللازمة والموصى بإتياعها لتعزيز قدرات النقل الدولي بواسطة النقل الداخلي لمواكبة النمو في التبادل التجاري في الدولة وربط خدمات صناعة النقل الداخلي بكل دول مجلس التعاون الخليجي.

RESEARCH METHOD**٥-١ : منهج البحث**

منهج البحث وصفي تحليلي.

RESEARCH PLAN**٦-١ : خطه البحث****DATA COLLECTION****جمع المعلومات :**

اعتمد الباحث على البيانات و الاحصائيات الصادرة عن حركة النقل البري و البحري.

أ. تحديد مصادر جمع المعلومات :

(١) الوزارات والهيئات والمراكز التي تختص ببعض مواضيع البحث فهي
دولة البحرين

- وزارة الداخلية.
- وزارة المالية والاقتصاد الوطني.
- وزارة الاشغال والرياحه.
- شئون الطيران المدني.
- شئون الجمرك والموانئ.
- مركز الدراسات والبحوث.

(٢) المكتبة العامة المركزية بالمنامة.

(٣) المكتبات بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ومركز البحوث والاستشارات.

(ب) تحديد طريقة جمع البيانات :-

(١) تم جمع البيانات باستخدام أسلوب الحصر الشامل.

(٢) تصنيف وجدولة البيانات. **Data Classification And Tabulation**

Statistical Analysis

(ج) تحليل البيانات الإحصائية.

(١) تم استخدام الجداول الإحصائية في تحليل واستنباط المشكلة التي يركز عليها الباحث.

(٢) استخدام الحاسب الآلي في العمل الإحصائي واستخراج أفضل المعلومات بطريقة إحصائية.

(٣) استخدام الباحث أسلوب الطريقة التنازلية في الأرقام لتوضيح أساس المشكلة في النقل الخاص بأنواع البضائع.

(٤) استخدام الباحث أسلوب التصنيف لعمل جدول للبضائع على شكل مجموعات قياسية ، يمكن أن يقاس عليها حركة البضائع في دولة البحرين.

Data Presentation

(د) عرض البيانات.

استخدم الباحث في عرضه للبيانات التي تضمنها البحث.

(١) الأعمدة البسيطة.

(٢) الأعمدة المزدوجة (مقارنه).

(٣) الخرائط.

(٤) الرسوم البيانية.

الفصل الثاني

المحددات الطبيعية و الاقتصادية لدولة

البحرين

الفصل الثاني

٢- المحددات الطبيعية و الاقتصادية لدولة البحرين

١-٢: عام :-

لدراسة اي حالة من حالات النشاطات المتنوعة تقوم بها دولة ما، وما يترتب على ذلك من تطوير مرتقب، يكون لازماً الاطلاع بالظروف المحيطة وذلك لاندخال مايقاسب مع اي مستجد طرأ على هذا النشاط للتوجه نحو مواصلة او الغاء بعض المقومات او استبدالها بما يتواءم مع التطورات المحيطة ، سواء كان من ناحية توفير مجالات مماثلة او منافسه او ما من شأنه تقديم نتائج افضل.

كما ان الاختيار بين الابقاء او تطوير او استبدال للنشاط لا يتأتى الا بدراسة متأنية لكل ظروف الاختيار مع الوضع في الاعتبار الحاله الاقتصادية والاجتماعية والثقافية للمجتمع الذي يزاول هذا النشاط ومدى تعدد مصادر او احتياجات استيراد مجالات لأنشطة اخرى تسدر عليه ما يوفر ظروف لمثل لم تكن متوفرة على أرضه من قبل.

ويمكن بصورة مبدئية طرح الظروف المختلفة لدولة البحرين للتصرف على امكانيات لدولة لإختيار احسن الحلول فيما بعد ، دون التعرض حالياً لاسباب " تعدد او تفرد " للوسائل او الاختيارات المطروحة لاحقاً.

٢-٢: الطبيعة الجغرافية :-

تعتبر دولة البحرين نقطة متوسطة في الخليج العربي ، حيث حباها الله بهذا الموقع المنفرد، فهي تتشكل من أرخبيل مكون من ٣٣ جزيرة^(١)، كما ان مساحتها تبلغ ٦٨٧,٧٥ كيلو متر مربع- مجتمعة - وهي تقع بين الساحل الشرقي لشبه الجزيرة العربية والساحل الشمالي لغربيه لشبه جزيرة قطر، وتكاد تتوسط الطرق مابين مصب شط العرب في الشمال ومضيق هرمز الواقع مابين سلطنة عمان وجمهورية ايران الاسلامية. الخريطة رقم (١) توضح موقع دولة البحرين الجغرافي. كما ان الجدول رقم (١) يبين متوسطات المسافات مابين دولة البحرين والدول المحيطة بها^(٢) ، وهذه الخاصة التي تتمتع بها دولة البحرين هي التي حددت حتى وقست قروب الوسائط الحالية للنقل، حيث تقتصر النقل على استخدام وتشغيل عربات

(١) دولة البحرين، وزارة الداخلية والإعلام، اللجنة العامة لسلامة على الطريق في البحرين، العدد الأول، ١٩٨٩م.

(٢) وساعد الجدول على تحديد الوسائط المتكيفة في النقل او الغبار بدائل قوسط المتعددة ههنا.

النقل (نقل / نصف نقل)، وهذا ما يطلق عليه في صناعة النقل "تفرد الوسيلة"، وبالرغم من أن تفرد الوسيلة قد يؤدي إلى انتكاسات لا يحمد عقباها، لكن استقرار الأسواق في منطقة الخليج العربي نتيجة انتهاء منطلق السوق الحر، أدى إلى نجاحها ولو حتى وقتنا الحالي^(٣) وحتى فترة زمنية قصيرة اضحى ارتباط الجزيرة الأم (جزيرة البحرين) بالعالم الخارجي عن طريق النقل البحري والجوي فقط، دون التمكن من الاستفادة بأي وسيلة أخرى للنقل، أو بصيغة أخرى لم يكن هناك التطور الكافي للتحويل إلى النظم الأخرى للنقل، واستمر هذا الوضع حتى بعد ربط البحرين بشبة الجزيرة العربية (المملكة العربية السعودية) جسر الملك فهد فسي السادس والعشرين من نوفمبر سنة ١٩٨٦م.

٢-٣: الطبيعة الطبوغرافية :-

تعتبر أرض البحرين من أنسب الأراضي لعمليات البنية التحتية حيث أنها في معظم مناطق الثلث الشمالي من الجزيرة الأم تتصف بإنبساطها وذات ارتفاعات تتراوح ما بين ٦ قدم و ١٢ قدم فوق سطح البحر أما في المنطقة الوسطى منها، فتوجد هضبة لا يزيد ارتفاعها على أقصى تقدير عن ٤٤٠ قدم فوق مستوى سطح البحر، كما تتدرج الهضبة من الوسط في اتجاه الساحل الغربي للجزيرة الأم، أما امتداد الهضبة فلا يزيد ارتفاعها عن ١٠٠ قدم فوق من سطح البحر وهي مكونة من رسوبيات كلسية سهل التعامل معها، أما الثلث الأخير من الجزيرة فهو سهل يقع خلف الهضبة ويتدرج في الهبوط في مستوى الارتفاعات إلى أن يلتقي مع سطح البحر، كما أن معظم الأراضي ذات طبيعة رملية وفي بعض الأماكن تختلط بالصخور، كما أن المنطقة الوسطى عبارة عن خليط من الرمال والصخور النارية التي تغطي الطبقات الكلسية. أما الثلث الأخير فيكون في بعض أجزاءه مكون من خليط من الصخور الرسوبية والنارية والرمل، كما أن الجهات المناط بها أعمال البنية التحتية تقوم بتسوية أو ردم الأرض بما يتواءم مع الأعمال المختلفة.

٢-٤: المناخ السائد :-

بالنسبة لمناخ دولة البحرين، فإنه عبارة عن المتوسطات الطبيعية الموجودة في منطقة الخليج العربي، حيث أن الحرارة في وقت الصيف تتراوح ما بين ٣٥°م و ٤٢°م فيما يصل

(٣) صالح، عبد الوهاب عبد الحميد، النقل الداخلي، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ١٩٩٧م (تعت الطبع).

أعلى معدل للرطوبة إلى ٩٢% ، ويكون ذلك في شهر يناير سنوياً^(١) أما بالنسبة للرياح السائدة ، فإنها غالباً ما تتراوح ما بين ٨ إلى ١٢ عقده ، أما في فصل الصيف فيكون معدلها ما بين ٥ إلى ٩ عقد ، واعتباراً من شهر إبريل إلى بداية يوليو تهب على البحرين رياح "البارح" ، حيث تشتد الرياح صباحاً إلى ما بعد الظهر لتصل من ٢٠ إلى ٢٦ عقده في المتوسط ، أما في وقت المساء فقد تصل من ٥ إلى ٨ عقد واعتباراً من شهر يوليو إلى بداية شهر ديسمبر فالرياح غالباً لا تزيد عن ١٦ عقده في المتوسط ، وفي شهور الشتاء القصيرة وهي الفترة الواقعة من منتصف شهر ديسمبر ولنهاية شهر مارس فيكون غالباً الجو غير مستقر ، وقد تحدث بعض الزوايح التي قد تصل فيها الرياح إلى ما يزيد عن ٥٠ عقده ، وتكون نسبة الأمطار بسيطة للغاية نظراً لطبيعة المنطقة.

٢-٥: تأثيرات الموقع الاستراتيجي:

نظراً لتوسط جزر البحرين لمياه الخليج العربي واعتدال طقسها مقارنة بالمنطقة ، ولإحتوائها على مصادر المياه بصورة وفيرة بشكل مرضي لإستخدامات السكان في مختلف الحقب التاريخية السابقة ، فقد تشكل لها موقع استراتيجي مهم ، حيث أضحت ملتقى السفن إما للتبادل التجاري ، أو كنقطة لإعادة التعمين والشحن كذلك "... حيث أن موقعها كان يشكل حلقة وصل لخطوط المواصلات البحرية ، والتي كانت قديماً ، للوسيلة الوحيدة لنقل التجارة والمسافرين..."^(٢) وقد كانت الحرف المعروفة في البحرين هي ذات الارتباط المباشر بهذه الصناعة وهي تجارة اللؤلؤ^(٣) .

وفي الوقت الحالي ظهرت اثباتات جديّة على ارتباط البحرين بدول أخرى خارج منطقة الخليج العربي^(٤) ويؤكد ذلك على أن البحرين كانت منذ ٥٠٠٠ سنة مركزاً تجارياً مهماً في المنطقة وأنها كانت تهيمن على التجاره البحرية وكانت تمثل ميناءاً بحرياً حيوياً لإستقبال السفن التي كانت تستخدم الطرق البحرية من بلاد الرافدين في العراق و وادي السند -الواقع بين الهند وباكستان حالياً - كما اثبت اللوحات التي عثر عليها والنقوش - أن ديلمون

(١) دولة البحرين، وزارتي الداخلية والإعلام، للجنة العامة للسلامة على الطرق، الطرق في البحرين، العدد الأول، ١٩٨٩م.

(٢) المرجع السابق (٤)

(٣) تأثير تجارة اللؤلؤ بزراعة في اليابان وبيكتشاف البترول في ثلاثينات القرن.

(٤) المرجع السابق (٤)

كانت ميناها للترانزيت. فمعظم السلع والبضائع لم تكن تنتج في البحرين^(٨) أما بالنسبة للحكم فقد توالى حكم البحرين من قبل الفرس خلال غزواتهم التي لم تستمر طويلا وذلك حتى دخول البحرين في الاسلام ثم وصول الحكم في يد البرتغاليين اعتبارا من ١٥٢١م وحتى ١٦٢٢م . ثم توالى الحكم ما بين العمانيون والعتوب والنصر والمختار ، ثم سيطر الفرس بواسطة ولاء تابعين حتى عام ١٧٨٣م ، حيث بدأ حكم آل خليفة الحالي^(٩). وقد تم استمرار هذه النقطة لتوضيح اهمية هذه الجزر خلال الفترات الزمنية المختلفة التي استمرت ٥ قرون ، واعتبارا من بدأ حكم آل خليفة بدأت البلاد مرحلة اخرى من التطور والنمو.

٢-٦: تطور الهيكل التنظيمي للدولة:-

بدءا من عام ١٩٢٦م ، والذي تم فيه انشاء اول نظام اداري حديث وما تلاه من تأسيس اول مجلس بلدي عام ١٩٢٧م بدأ في النظر في عمل هيكل اداري ظهر في صورته الاولى عام ١٩٥٥م (.. حيث كانت مهمته ايجاد الحلول للمشاكل التي يتم تحويلها من قبل الحاكم ، وابلاغ الجمهور بقرارات الحكومة ، وكان المجلس الاداري يشمل على ٢٦ دائرة..) وفي عام ١٩٧٠م تم انشاء مجلس الدولة كخطوة اولى نحو الاستقلال تنفيذ لقرارات الامم المتحدة من قبل الدول الاستعمارية^(١٠) (وذلك ليكون الذراع التنفيذي والاداري في الدولة والمسئول عن تنفيذ السياسات العامة بها وفقا للقوانين والمراسيم والانظمة ، وقد تم اعاده تنظيم صلاحيات المجلس) وتم تغيير مجلس الدولة بعد استقلال البلاد في ١٤ اغسطس ١٩٧١م ليصبح مجلس الوزراء^(١١). ويتضح ان التطور الاداري قد واكب التطور الاقتصادي في الدولة حيث انه منذ اكتشاف البترول في بداية ثلاثينيات هذا القرن وهي بداية النهضة الحضارية في البلاد فقد تم تحديث وتطوير وادخال مشاريع مختلفة تخدم هذا النمو الاقتصادي ، مع المحافظة على ان تكون البحرين هي مركز إلتقاء الخطوط البحرية والجوية العالمية كما ، تم تطوير موانئها بما يتواءم مع التطور الاقتصادي.

أ- البحرين في العقد الحالي :-

يمثل عقد التسعينيات بداية حقبة من النشاط التجاري المتسارع في الشرق الاوسط والذي يتميز بتطوير فرص تسويق جديدة ، وصياغة تجارية جديدة اقليميا

(٨) المرجع السابق (١) .

(٩) المرجع السابق (١) .

(١٠) المرجع السابق (٤) .

(١١) قرارات الامم المتحدة رقم ١٥١٤ لسنة ١٩٦٠م.

من الجنون السابق، يتضح التالي:

* زيادة معدل النمو السكاني، في الفترة ١٩٨٥م وحتى ١٩٩٥م وهذا مؤشر هام حيث يمكن أن نلاحظ زيادة رأس المال البشري، بالمقر الذي يمكننا من استغلاله لتحقيق عوائد الاستثمارية و اجتماعية.

* أن زيادة معدل النمو السكاني، يتطلب نمو الناتج القومي و توزيع مصلحه، أي القطاعات المساهمه في تحقيق هذا الناتج بما فيها قطاع النقل.

(+) دولة البحرين، الجبل المركزي للأحصاء، كلوة الأحصاء، المجموعه (الأحصاء)، 1997م

الرقم	الاسم	الجنس	اللقب
١	٤١٨٠٠٠	١٩٨٥	١
٢	٤٢٨٠٠٠	١٩٨٦	٢
٣	٤٤٧٠٠٠	١٩٨٧	٣
٤	٤٧٢٠٠٠	١٩٨٨	٤
٥	٤٨٩٠٠٠	١٩٨٩	٥
٦	٥٠٢٠٠٠	١٩٩٠	٦
٧	٥١٦٠٠٠	١٩٩١	٧
٨	٥١٩٠٠٠	١٩٩٢	٨
٩	٥٢٨٠٠٠	١٩٩٣	٩
١٠	٥٧٨٠٠٠	١٩٩٤	١٠
١١	٥٩٩٠٠٠	١٩٩٥	١١

(5-2)

بیل تغییرات اسکناس فی دوره فیزیکی (۱۹۸۵م - ۱۹۹۰م)

الفصل الثالث

تقييم الوزن النسبي لقطاع النقل البحري

في دوله البحرين

الفصل الثالث

٣- تقييم الوزن النسبي لقطاع النقل البحري في دولة البحرين

٣-١: عام :-

تعتبر الموانئ في جميع الدول هي المفاذ الرئيسية التي تستقبل حركة التجارة الدولية وأيضاً حركة التجارة المحلية وهي أحد العناصر التي يعتمد عليها الاقتصاد القومي لأي دولة ، وهي التي تعتمد عليها الدول في نشوؤها وإرتقائها كما أنها الحلقة الرئيسية في سلسلة الاقتصاد الحر^(١)، وهي كذلك الحلقة التي تربط النقل البحري بالنقل الداخلي (عربات نقل، نقل مائي، نقل سكة حديد ، أو النقل الجوي) كما أن الموانئ البحرية بمساحتها المائية التي هي نقطة البداية والنهاية للنقل البحري وبمساحتها الأرضية التي هي نقطة البداية والنهاية للنقل الداخلي بأنواعه المختلفة تعتبر حلقة الوصل بين نوعي النقل حيث يتلاقى كل منهما صدماً وبذلك يمكن إستمرار حركة البضائع بين الوسيطين^(٢) كما أن الموانئ تدعم التيارات البحرية وتخلق فرص العمل وتشجع الأنشطة الصناعية كوسيلة نقل رئيسية للتجارة وخدمات النقل والتوزيع^(٣).

ومن هذا المنطلق ، ونظراً للموقع الجغرافي الذي تتمتع به دولة البحرين فقد تم وضع الركيزة الأساسية لإقتصادها بإنشاء هذه الموانئ والإنشاءات البحرية (مثل أرصفة الشحن والتفريغ) لتخدم الأهداف المختلفة للتبادل التجاري وتحقيق الوظائف الأساسية لخدمة تبادل السلع المختلفة والوسائل التي تقدم خدمات النقل المختلفة .

٣-٢: الموانئ والإنشاءات المختلفة في دولة البحرين:-

أ- ميناء سلمان :-

ويقع ميناء سلمان في جهة الشمال الشرقي من الجزيرة الأم وهو ميناء حكومي رئيسي يقوم بالعبء الأكبر في تداول البضائع ويقع بالقرب من الطرق الملاحية التجارية في منطقة الخليج العربي كما يتمتع بحماية ممتازة من المؤثرات

(١) عثمان، هارون أحمد، الإقتصاد البحري مع الإشارة لمشاكل لدول التنمية، الإسكندرية، منشأة المعارف.

(٢) عبيدو، إبراهيم علي، خدمة الموانئ والمنشآت البحرية، الإسكندرية، منشأة المعارف.

(٣) توفيق، محمد عبد القادر، إدارة الموانئ، الأكاديمية العربية للنقل البحري، كلية الإدارة والوجستيات، قسم النقل البحري.

ب- أرصفة سنرة :-

وهي أرصفة صناعية تتلخص وظيفتها في حركة تجارة البترول وتصدير المواد البتروكيماوية ، فيالسيه لتجارة البترول فهي تقوم بشحن النفط البحريني للخارج كما تخدم مصنع الكيماويات في تقديم تسهيلات المناولة ، وتتكون من ستة مراسي للسفن تتراوح أعماقها ما بين ١٢,٨ متر و ١٤ متر بحيث تستقبل أحجام مختلفة من الناقلات ، كما أنها تقدم خدمات الإصلاح المختلفة والتموين بالتنسيق مع الشركات المختصة^(١) .

ج - مرسى الحديد والصلب :-

وهو عبارة عن مرسى صناعي تتلخص وظيفته في خدمة مصنع كريات الحديد لحساب الشركة العربية للحديد والصلب حيث يوفر رصيف يستقبل سفن حتى ١٠٠,٠٠٠ طن ساكن كما يتم عن طريقه تصدير كريات الحديد تامة المصنع^(٢)

د- مرسى شركة الألومنيوم البحرينية :-

وقد أنشئ هذا المرسى لخدمة مصنع الألومنيوم والذي يعتبر أحد الركائز الأساسية في الإقتصاد البحريني ، حيث يتم من خلاله إستيراد الخام ومن ثم تصدير المعدن (إشكاله اعتمادا على رغبات عملاء المصنع).

هـ - ميناء منطقة جنوب الحد الصناعية (تحت الإنشاء):-

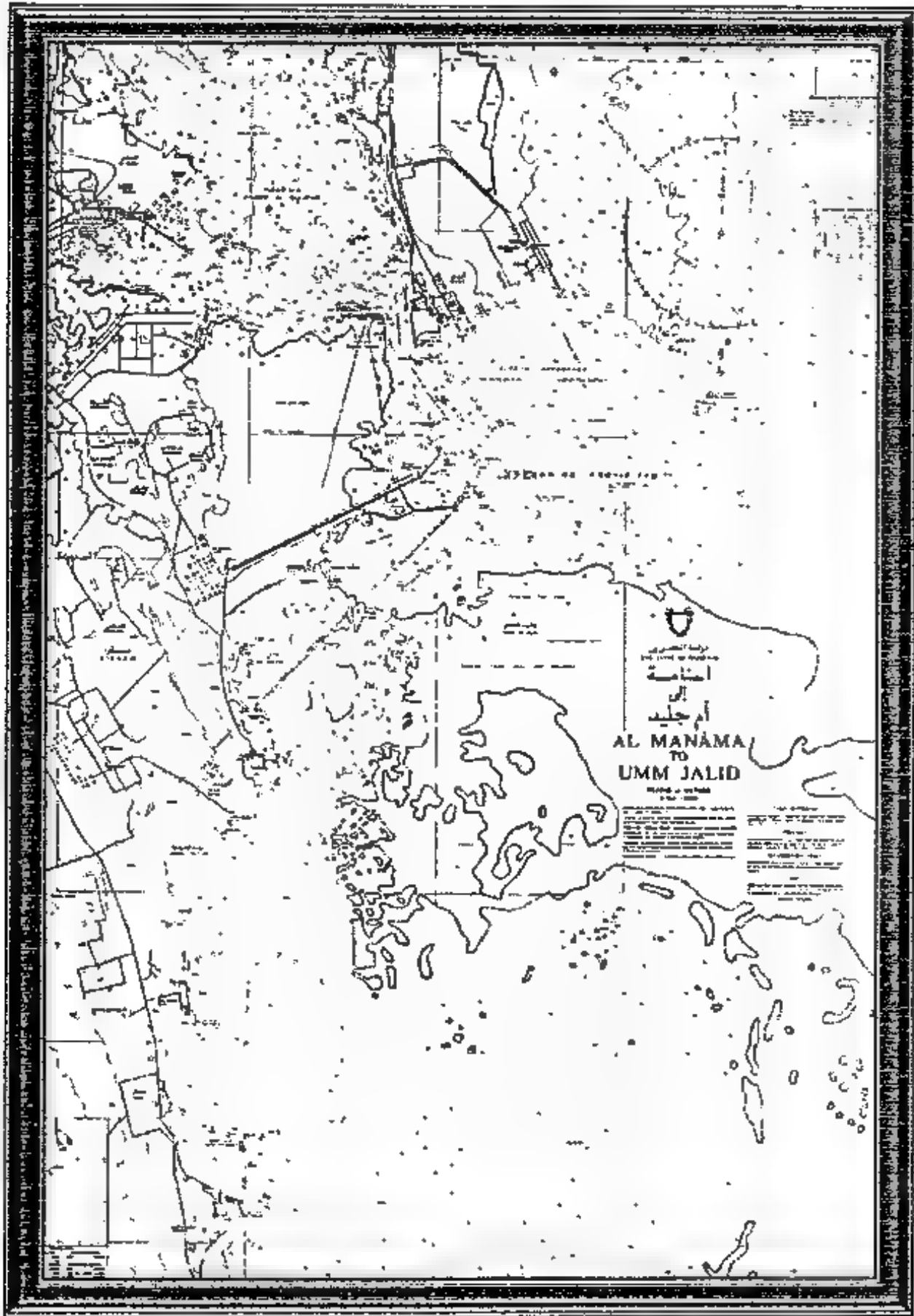
وهو عبارة عن ميناء "حر" يقوم بخدمة الواردات والصادرات الخاصة بالصناعات المقامة في المنطقة الصناعية وكذلك البضائع العابرة ، والمنطقة الصناعية عبارة عن جزء من الميناء التجاري الذي من المفترض أن يخفف العبء بصورة رئيسية عن ميناء سلمان ويحتصر زمن الدخول أو المغادرة للسفن التي كانت تستنفذ عدة أزمئة (تصل في مجموعها إلى ١,٥ ساعة على أقل تقدير) في الدخول والخروج

^(١) نفس المصدر السابق (٥).

^(٢) نفس المصدر السابق (٥) .

إلى ومن ميناء سلمان ، كما أن الزمن هذا يؤثر تأثيراً مباشراً في مدى إستخدام الميناء من قبل عملائه حيث أنه كلما قلت مجموعة الأزمنة زاد ذلك في إتاحة السفن وبالتالي يصبح إستخدام الميناء عنصر أساسي في جلب زبائن جدد أو المحافظة على الموجود الحالي^(٨) .

(٨) صالح، عبد الوهاب، النقل الدولي ، الإكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا، ١٩٩٩م.
- المعادلة أدناه تبين الأزمنة ومدى تأثيرها على الميناء سلباً أو إيجاباً كالتالي :-
ن = الزمن الإفتراضي (زمن الدخول + زمن المغادرة + زمن الشحن والتفريغ)
ن + من (زمن زيادة على الزمن الإفتراضي) = الزمن الحقيقي (+).
ن - من (زمن نقص من الزمن الإفتراضي) = الزمن الحقيقي (-).
ن : (+) وهو زمن إضافي على دورة التشغيل أي تكلفة إضافية والممكن صحيح.



الخريطة رقم (٣)

تبين ميناء سلمان و مرسى ستره و ارضه مصنع الالومنيوم

و موقعا مشروعا ميناء جيب الحبوب

والميناء الآن قيد الشروع في تنفيذه لخدمة المنطقة الصناعية في جنوب جزيرة المحرق بالقرب من الشركة العربية لإصلاح السفن (اسرى) ، كما أنه يتصل بالطرق الرئيسية التي تربط المنطقة الصناعية والشركة العربية لإصلاح السفن وشبكة الطرق الرئيسية لجزيرة المحرق والتي يربطها بالجزيرة الأم عدد ٢ جسر يتصلون بطرق الجزيرة والطرق الدولية ، كما أنه لا يبعد عن مطار البحرين الدولي بأكثر من أربعة كيلو مترات ، أما بالنسبة عن الخدمات التي يمكن تقديمها فهي عبارة عن ميناء تبديلي لميناء سلمان لاستقبال السفن وبضائع المنطقة ، مع تقديم كافة الخدمات الخاصة بسفن النقل البحري المتخصصة في نقل المواد الخام الغير فلزية وخدمة هذه النوعية من البضائع.

٣-٣: حركة النقل في دولة البحرين (نقل داخلي و نقل خارجي) :-

نظرا لكون دولة البحرين ذات طبيعة أرخبيلية ولإعتماد إقتصادها على تجارة البترول بصورة رئيسية كما يشارك دعم الإقتصاد بعض الصناعات الرئيسية في الدولة مثل مصنع الألومنيوم وكذلك مصنع الحديد والصلب ، وحيث أن الدولة تعتمد على التبادل التجاري بينها وبين العالم المحيط بها فإن حجم البضائع المتداولة يشكل الجزء الأكبر في توفير إحتياجات الدولة . ويتم تداول سلع ذات طبيعة متعددة وذلك لإعتماد الدولة في تطبيق أنظمة السوق الحر.

أ- خطط النقل العالمية المرتبطة بدولة البحرين:-

أن ترك نظام السوق في دولة البحرين يعتمد إعتماد كلي على علاقة العرض والطلب والذان هما أساس الأسواق ، جعل العلاقات التجارية لدولة البحرين تمتد لإقصاي الأرض بما يمنح السوق حرية كبيرة في إستنباط مصادر البضائع المختلفة التي تتوفر في الدولة أو خارجها ، إلى إستيفاء الحودة التي تحكم مدة إستمرار البضاعة أو المنتج في هذا النوع من الأسواق ، وقد شكلت هذه العلاقة المنفردة والتي تتوفر في منطقة الخليج العربي عامة وفي البحرين خاصة إلى إرتباط البحرين بمعظم خطوط النقل العربية أو العالمية وجدول خطوط النقل العالمية يوضح بصورة جلية مدى هذا الإرتباط الذي قد يشكل سابقة لا تتمثل إلا في دولة مثل دولة الإمارات العربية المتحدة - إمارة دبي - أو في المملكة العربية السعودية - مدينة جدة عاصمة المنطقة الغربية - أما الأولى فكانت نتيجة حتمية لما تنتهجه إمارة دبي في توفير إمكانيات كبيرة لعملاء موانئها ، أما ميناء (جدة) والتي يبلغ ذورة هذا النوع من

العلاقات في فترة الحج، حيث تقل حدتها إلى أن تصل أدناها في معظم السنة وتعود إلى الإرتفاع في فترة شهر رمضان . أما بالنسبة لدولة البحرين فإن هذه العلاقة وإن هبطت حدتها نتيجة المنافسة الشديدة إلا أنها مازالت تؤكد هذا الإرتباط ولو بكميات متدنية من التبادل التجاري إحتساباً منها وأملاً في عودة هذا التبادل إلى سابق عهده أو بأحسن من ذلك . يبين الجدول رقم (٥) إرتباط الدولة بما يقارب ١٦٨ جهة أو دولة أو إمارة تمثل هذا النوع من التبادل التجاري حيث تشمل على ٢٠ دولة عربية ومعظم الدول الإسلامية ودول السوق الأوروبية المشتركة وقارتي أمريكا الشمالية والجنوبية وإستراليا ، أي معظم أجزاء المعمورة.

ب- حركة الوسائط البحرية في مختلف موانئ البحرين:-

(١) السفن الواردة لميناء سلمان :

إن حركة السفن في أي ميناء تعبر أولاً عن مدى إرتباط الدولة بدول مصدر البضائع أو إرتباط دولة البحرين بهذه الدولة عبر البضائع المصدرة من أو إعادة التصدير أو العابرة لأراضي دولة البحرين متجه إلى هذه الدولة الأخرى، كما يبين مدى إنتاجية ميناء ما وخدماته سواء التي كانت في مستوى المساحة المائية له أو المساحة الأرضية أو طهير الميناء. وكذلك السياسة التي تتبناها إدارته في تقديمها لهذه الخدمات سواء أكانت للسفن أو البضائع.

ويبين الجدول (٦) "السفن الواردة لميناء سلمان حسب المنطقة القادمة منها والحمولة بالطن المتري (١٩٩٣م - ١٩٩٦م)" أعداد وحمولات هذه السفن التي وردت لميناء سلمان ، حيث يتبين أنه كان هناك زيادة في سنة ١٩٩٣م و ١٩٩٥م في حركة السفن بلغت ٩٠٧ و ٩٣٧ سفينة ، غير أنه في سنة ١٩٩٤م تدهنت إلى أن وصلت إلى عدد ٦٧٦ سفينة ، وقد يتم إرجاع السبب إلى توتر في الظروف السياسية الداخلية وهو ما تجاوزته الحكومة الرشيدة ، خير أن إستمرار ذلك الوضع قد يكون هو كذلك الذي قلل عدد السفن الواردة في سنة ١٩٩٦م ، كما أن كمية البضائع يعوض فاقد الحركة ويعني ذلك أيضاً إستخدام الميناء من قبل سفن ذات قدرة نقل أكبر وأحجام أكبر من سابقتها - وتشكل الكمية المتداولة في ميناء سلمان بالمقارنة بسنة ١٩٩٣م صعب الكمية ، وهذا أيضاً إنجاز في حد ذاته يثبت أن التحديث في الميناء واكب وبواكب التطور المتولد من تصميمات السفن والتكنولوجيا التي وصلت إليها في تحقيق مبدأ حجم المنقول من أجل تقليل التكلفة (القيمة الإضافية). كما يوضح الجدول

البلد التي ترتبط بها دولة البحرين تجاريا

(المبرر - ٥)

البلد	الترتيب	البلد	الترتيب
جزر القمر	١	أذربيجان	١٠١
جمهورية أرمينيا	٢	أستراليا	١٠٢
جمهورية أذربيجان	٣	أستراليا	١٠٣
جمهورية أرمينيا	٤	أستراليا	١٠٤
جمهورية أرمينيا	٥	أستراليا	١٠٥
جمهورية أرمينيا	٦	أستراليا	١٠٦
جمهورية أرمينيا	٧	أستراليا	١٠٧
جمهورية أرمينيا	٨	أستراليا	١٠٨
جمهورية أرمينيا	٩	أستراليا	١٠٩
جمهورية أرمينيا	١٠	أستراليا	١١٠
جمهورية أرمينيا	١١	أستراليا	١١١
جمهورية أرمينيا	١٢	أستراليا	١١٢
جمهورية أرمينيا	١٣	أستراليا	١١٣
جمهورية أرمينيا	١٤	أستراليا	١١٤
جمهورية أرمينيا	١٥	أستراليا	١١٥
جمهورية أرمينيا	١٦	أستراليا	١١٦
جمهورية أرمينيا	١٧	أستراليا	١١٧
جمهورية أرمينيا	١٨	أستراليا	١١٨
جمهورية أرمينيا	١٩	أستراليا	١١٩
جمهورية أرمينيا	٢٠	أستراليا	١٢٠
جمهورية أرمينيا	٢١	أستراليا	١٢١
جمهورية أرمينيا	٢٢	أستراليا	١٢٢
جمهورية أرمينيا	٢٣	أستراليا	١٢٣
جمهورية أرمينيا	٢٤	أستراليا	١٢٤
جمهورية أرمينيا	٢٥	أستراليا	١٢٥
جمهورية أرمينيا	٢٦	أستراليا	١٢٦
جمهورية أرمينيا	٢٧	أستراليا	١٢٧
جمهورية أرمينيا	٢٨	أستراليا	١٢٨
جمهورية أرمينيا	٢٩	أستراليا	١٢٩
جمهورية أرمينيا	٣٠	أستراليا	١٣٠
جمهورية أرمينيا	٣١	أستراليا	١٣١
جمهورية أرمينيا	٣٢	أستراليا	١٣٢
جمهورية أرمينيا	٣٣	أستراليا	١٣٣
جمهورية أرمينيا	٣٤	أستراليا	١٣٤
جمهورية أرمينيا	٣٥	أستراليا	١٣٥
جمهورية أرمينيا	٣٦	أستراليا	١٣٦
جمهورية أرمينيا	٣٧	أستراليا	١٣٧
جمهورية أرمينيا	٣٨	أستراليا	١٣٨
جمهورية أرمينيا	٣٩	أستراليا	١٣٩
جمهورية أرمينيا	٤٠	أستراليا	١٤٠
جمهورية أرمينيا	٤١	أستراليا	١٤١
جمهورية أرمينيا	٤٢	أستراليا	١٤٢
جمهورية أرمينيا	٤٣	أستراليا	١٤٣
جمهورية أرمينيا	٤٤	أستراليا	١٤٤
جمهورية أرمينيا	٤٥	أستراليا	١٤٥
جمهورية أرمينيا	٤٦	أستراليا	١٤٦
جمهورية أرمينيا	٤٧	أستراليا	١٤٧
جمهورية أرمينيا	٤٨	أستراليا	١٤٨
جمهورية أرمينيا	٤٩	أستراليا	١٤٩
جمهورية أرمينيا	٥٠	أستراليا	١٥٠
جمهورية أرمينيا	٥١	أستراليا	١٥١
جمهورية أرمينيا	٥٢	أستراليا	١٥٢
جمهورية أرمينيا	٥٣	أستراليا	١٥٣
جمهورية أرمينيا	٥٤	أستراليا	١٥٤
جمهورية أرمينيا	٥٥	أستراليا	١٥٥
جمهورية أرمينيا	٥٦	أستراليا	١٥٦
جمهورية أرمينيا	٥٧	أستراليا	١٥٧
جمهورية أرمينيا	٥٨	أستراليا	١٥٨
جمهورية أرمينيا	٥٩	أستراليا	١٥٩
جمهورية أرمينيا	٦٠	أستراليا	١٦٠
جمهورية أرمينيا	٦١	أستراليا	١٦١
جمهورية أرمينيا	٦٢	أستراليا	١٦٢
جمهورية أرمينيا	٦٣	أستراليا	١٦٣
جمهورية أرمينيا	٦٤	أستراليا	١٦٤
جمهورية أرمينيا	٦٥	أستراليا	١٦٥
جمهورية أرمينيا	٦٦	أستراليا	١٦٦
جمهورية أرمينيا	٦٧	أستراليا	١٦٧
جمهورية أرمينيا	٦٨	أستراليا	١٦٨
جمهورية أرمينيا	٦٩	أستراليا	١٦٩
جمهورية أرمينيا	٧٠	أستراليا	١٧٠
جمهورية أرمينيا	٧١	أستراليا	١٧١
جمهورية أرمينيا	٧٢	أستراليا	١٧٢
جمهورية أرمينيا	٧٣	أستراليا	١٧٣
جمهورية أرمينيا	٧٤	أستراليا	١٧٤
جمهورية أرمينيا	٧٥	أستراليا	١٧٥
جمهورية أرمينيا	٧٦	أستراليا	١٧٦
جمهورية أرمينيا	٧٧	أستراليا	١٧٧
جمهورية أرمينيا	٧٨	أستراليا	١٧٨
جمهورية أرمينيا	٧٩	أستراليا	١٧٩
جمهورية أرمينيا	٨٠	أستراليا	١٨٠
جمهورية أرمينيا	٨١	أستراليا	١٨١
جمهورية أرمينيا	٨٢	أستراليا	١٨٢
جمهورية أرمينيا	٨٣	أستراليا	١٨٣
جمهورية أرمينيا	٨٤	أستراليا	١٨٤
جمهورية أرمينيا	٨٥	أستراليا	١٨٥
جمهورية أرمينيا	٨٦	أستراليا	١٨٦
جمهورية أرمينيا	٨٧	أستراليا	١٨٧
جمهورية أرمينيا	٨٨	أستراليا	١٨٨
جمهورية أرمينيا	٨٩	أستراليا	١٨٩
جمهورية أرمينيا	٩٠	أستراليا	١٩٠
جمهورية أرمينيا	٩١	أستراليا	١٩١
جمهورية أرمينيا	٩٢	أستراليا	١٩٢
جمهورية أرمينيا	٩٣	أستراليا	١٩٣
جمهورية أرمينيا	٩٤	أستراليا	١٩٤
جمهورية أرمينيا	٩٥	أستراليا	١٩٥
جمهورية أرمينيا	٩٦	أستراليا	١٩٦
جمهورية أرمينيا	٩٧	أستراليا	١٩٧
جمهورية أرمينيا	٩٨	أستراليا	١٩٨
جمهورية أرمينيا	٩٩	أستراليا	١٩٩
جمهورية أرمينيا	١٠٠	أستراليا	٢٠٠

(+) دولة البحرين، الجهاز المركزي للإحصاء، إدارة الإحصاء، إحصاءات التجارة الخارجية لعام ١٩٩٦

بين الجدول التالي

• يوجد الجدول زيجته معدلات التبادل التجاري لدولة البحرين و حجم استثماره على كثره معيه ، بل يشمل التبادل جميع دول العالم و لكن بنمط متشابهة و هذا يوجد مكانه تدعم المركز التجاري للبحرين ، الا ان هذا لا يتحقق الا من خلال مرفق النقل الداخلي و الخارجي

"السنة الواردة لميناء سلمان حسب النوع والحمولة بالطن المتري (١٩٩٣م - ١٩٩٦م) أكثر أنواع السفن البحرية استخداماً للميناء حيث تبين استخدام سفن الحاويات للميناء في سنة ١٩٩٣م وصل الى ثلاثة أضعاف استخدام سفن البضائع العادية للميناء في نفس الفترة وكذلك بلغت نفس النسبة تقريباً سنة ١٩٩٦م مع تبيان أن أعداد السفن الحاويات كانت ٤٦٨ و ٥٤٢ و ٥٣٦ و ٤٧٠ على طول فترة البيان ولكن كمية البضاعة المتداولة بلغت في السنة الأولى ٤٩٢٨٩٨ طن متري وفي السنة الثانية ٤٩٢٧٥٩ أي ما يماثل تقريباً السنة السابقة إلا بتغير طفيف ، حيث أنه بلغ ١٠٦٧٧٥١ في السنة الثالثة أي ضعف البضائع المتداولة في السنة الثانية وبزيادة طفيفة في سنة ١٩٩٦م لتبلغ البضائع المتداولة ١٠٩٥٣٩٦ طن متري. وهذا ما يقارب نصف طاقة سعة تداول الحاويات في الميناء والذي بدوره يبين أن أي زيادة في حركة سفن الحاويات يمكن إستيعابها بدون أي زيادة في الإستثمارات حيث تبلغ السعة كاملة في وقت الطوارئ أو نصف الكمية الناتجة في سنة ١٩٩٦م في الحالات العادية^(٩) . كما يبين الجدول تراجع سفن الميردات وذلك نتيجة للتطور الذي أدخل على ميناء سلمان لإستيعاب معظم أنواع الحاويات.

ويبين الجدول رقم (٨) "حركة الحاويات النمطية في ميناء سلمان حسب الشهر ١٩٩٦م" مقدار الحاويات المتداولة لسنة ١٩٩٦م والتي بلغت ما مجموعه ١٠٤٥٤٥ حاوية TEU^(١٠) غير أن حركة الترانزيت لها لم تتجاوز ٣٤ حاوية TEU وهذا يعطي إنطباع عن مدى كون ما بلغت إليه من مستوى لمثل هذه الخدمة التي كانت من أهم الواجبات لميناء سلمان منذ تأسيسه، غير أن الحاويات المحولة قد بلغت ١٢٠٦ حاوية TEU ، وكان أقصى تداول لها في شهر مارس ١٩٩٦م وذلك يوضح محاوله إتجاه الميناء ليكون ميناء محوري رغم صغر هذه الخدمة مقارنة بسواها كخدمات الوارد والصادر (يجب ان لا تقل خدمه اعاده الشحن عن ١٠% من الكمية الطنية المتداولة في الميناء ليكون ميناء محورياً).

(٩) دائماً ما يحتفظ بقدرة ٢٥% لحالات الطوارئ المختلفة.

(١٠) ٢٠ قدم طول .

السفن التي زارت ميناء سلما حسب النوع و الحموله بالطن المترى (١٩٩٣م - ١٩٩٦م) (+)

(الجدول - ٧)

النوع	١٩٩٣		١٩٩٤		١٩٩٥		١٩٩٦	
	الحمول	العدد	الحمول	العدد	الحمول	العدد	الحمول	العدد
سفن البضائع العائيه	١٧٧	٢٤٧٣٨٩	٢٨٠	٢٤٥٢٦١	٢٦٠	٣٣٠٣٦٣	١٧٥	٢٦٠٤٤٨
سفن الحاويات (سفن صغيره)	٤٦٨	٤٩٢٨٩٧	٥٤٢	٥٩٢٧٥٩	٥٣٦	١٠٦٧٧٥١	٤٧٠	١٠٩٥٣٩٦
سفن الدحرجه / الركاب	١٤٨	٢٠٨٨٤	٨٠	٦٧٣٢	٧٦	٢٨٤٠٢	١٢٧	١١٩٣٧٦
سفن المردات	٥٧	١٧٥٤٦	٥١	١٣١٧٣	٤٥	٣١٨٠٤	٣٥	٢٨٢١١
اخرى	٥٧	٢٦٥٢٥	٢٣	٢٣٢٣٣	٢٠	٢٦١٥٦	٢٥	٢٨٥٨٩
المجموع	٩٠٧	٨٠٥٢٤١	٩٧٦	٧٨١١٥٨	٩٣٧	١٤٨٤٧٦	٨٣٢	١٥٣٢٠٢٠

(+) دولة البحرين، الميناء المركزي للاحصاء، الزره الاحصاء، المجموعه الاصليه ١٩٩٦م، ديسمبر ١٩٩٧م.

من الجدول يتبين التالي

- * ان معظم السفن هي سفن الحاويات , وهذا معناه اثرها البالغ في الحركة التجاريه
- * تلي سفن الحاويات سفن البضائع الثقليه
- * كذلك اهميه الموانئ البحرينيّه و الواجب تدعيمها من خلال تدعيم اسطول النقل الداخلي

حركة الحاويزات المملوكة (TEU) في ميناء سمسيل حسب الشهر ١٩٩٦م (+)

(الجدول - ٨)

الشهر	حركة الحاويزات				
	وارد	مطلوكة	نزلت	محوكة	المجموع
يناير	٤٠٦٣	٣٩١٠	٠	٣٦	٧٩٦٩
فبراير	٤٢٦٦	٤٢٢٤	٢	١٦١	٨٦٩٨
مارس	٤٥٥٣	٤٠٨٥	٤	٢٠٧	٨٨٤٩
أبريل	٤١٩٦	٤٤٧٨	٠	١١٣	٨٧٨٧
مايو	٤٣٧٨	٤٥٩٨	٠	١٦٢	٩١٣٨
يونيو	٣٧٨٥	٤٢١٣	٠	٧٨	٨٠٧٦
يوليو	٤٢٢٦	٣٨٨٥	٠	٨٠	٨١٩١
أغسطس	٤٤٣٤	٤٤١٨	٠	٦٩	٨٩٢١
سبتمبر	٤٢٤٢	٤١٩٨	٠	٨٤	٨٥٢٤
أكتوبر	٤٣٧٥	٤١١٤	٠	٣٠	٨٥١٩
نوفمبر	٤٦٩١	٤٦٩٣	٧٨	٩٥	٩٥٠٧
ديسمبر	٤٧١٥	٤٥٦٥	٠	٨٦	٩٣٦٦
المجموع الكلي	٥١٨٨٤	٥١٤٢١	٣٤	١٢٠٦	١٠٤٥٤٥

(+) دولة الكويت، قديمات المراكز والاصنام، ابره الاصنام، المجموعه الاجماليه ١٩٩٦م، ديسمبر ١٩٩٧م

يوضح الجدول التالي

- * مقدار الحاويزات المتداوله لسنة ١٩٩٦م قد بلغ ١٠٤٥٤٥ TEU حايه
- * عدم تجاوز حركه الترتيبات ٣٤ حايه TEU و هو يوضح مستوي تقي مثل هذه الحايه
- * غير ان اتجاه الحاويزات المتداوله في تزايد و هو يوضح اتجاه المباد

السفن التقليدية التي زارت الموانئ الغربية حيث لم يصل الموانئ بالطن المتوسطي (١٨٧٧ - ١٩٩٦ م) (+)

(الجدول - ٩)

مجموع المحولة في المعاصرة و القديم	المعاصرة				القديم	
	المحولة	العدد	المحولة	العدد	المحولة	
٦٧٢٢٧	٥٧٠٨	٦٩٤٦	٦١٥١٩	١٠٥٦٥	١٩٨٧	
٢٥٧٣٠	٢٩٧٢	٧٨٢٦	٧١٧٥٨	١٢٩٤٣	١٩٨٨	
٢٩٤٦٧	١٢٥٣	٨٦٧٢	٢٨٢٠٩	٧٢٢٥	١٩٨٩	
٣١٦٣٨	٢٥٨٨	٧٩٤٦	٢٩٠٥٠	١٢٥٩	١٩٩٠	
٧٥٠٦١	٣٤٠٦	٤١٣٤	٧١٦٥٥	٣١٨١	١٩٩١	
٧٧٠٩٤	٨٥١٩	٣٦٣٠	٦٨٥٧٥	٣٢٠٨	١٩٩٢	
١٢٨٣١٦	٢٦٦٤٥	٣٩٣٧	١٠١٧٠١	٣٤٩٣	١٩٩٣	
١٣٠٤٤٣	٢٧٤٣٤	٤٢٨٧	١٠٢٠٠٩	٣٥٤٨	١٩٩٤	
٥٥٢٣٦	٤٦٤١	٤٢٧٦	٥٠٩٩٥	٣١٢٩	١٩٩٥	
٢٩٩٣٤	٢٩٧٢	٤٣٤٥	٢٥٩٦٢	٣١٢٩	١٩٩٦	

(+) توبله البحرين، الجهاز المركزي للإحصاء، إداره الإحصاء، المجموعه الإحصائية ١٩٩٦م، ديسمبر ١٩٩٧م.

بين الجدول التالي

- * قوط حركة السفن التقليدية العاملة في موانئ البحرين
- * هذا الجدول هو نتيجة طبيعته للتطور التكنولوجي الحادث في تقنيه بناء السفن
- * إحصاء الحركة إلى البوطة بالرغم من تزايد حركة النقل لهذا النوع من السفن خلال فترة النزول السريع لكونه الكويت حيث إن تزايد هذه الحركة نتيجة مباشرة لقله حركة السفن الإحصائية في المنطقة خلال الأربعة

ج- السفن المترددة على الموانئ الفرعية (سفن تقليدية):-

إن المتتبع لحركة التجارة والتبادل في منطقة الخليج يتبين الدور الذي تقوم به السفن التقليدية^(١١) بين موانئ الخليج سواء أكانت موانئ في دول مجلس التعاون الخليجي أو موانئ الساحل الإيراني ، ويبين الكشف مدى هبوط اعداد هذه الأنواع من السفن التقليدية ، حيث أنه كانت في سنة ١٩٨٧م قد بلغت ١٠٥٦٥ سفينة تقليدية تداولت ما مقداره ٦٧٢٢٧ طن متري إلى أن بلغت في سنة ١٩٩٦م عدد ٣١٢٩ سفينة بقدر تداول بضائع مقدارها ٥٥٢٣٦ طن متري ، ويرى الباحث أنها نتيجة طبيعية للتطور في الإعتماد على سفن ذات قدرات أكبر تناسب هذا النوع من النقل ، ويتم تداول مثل هذه البضائع في مرسى المنامة والمحرق المصمم لمثل هذه الأنواع وأحجام السفن ، والبضائع عبارة عن سيارات خاصة أو بضائع مثل الخضروات وبعض الفواكه من الساحل الإيراني أو بعض الأثاث والأجهزة الكمالية من الإمارات العربية المتحدة وسلطنة عمان وأنواع من الأسماك.

د- السفن المترددة على مرسى ستره :-

يقدم مرسى ستره خدماته للسفن التي يتم شحنها بالخام (بترول) و الذي صمم من اجله ، كما يقوم بتوفير خدمات شحن المواد الكيماوية وذلك لدول مجلس التعاون العربي الخليجي بصفة خاصة وباقي دول العالم ، ويبين جدول "السفن الزائرة لميناء ستره حسب الجنسية (١٩٩١م - ١٩٩٦م) حركة السفن في المرسى ومدى خدمات المرسى تقدمه لأعداد سفن بلغت الـ ٦٧٦ سفينة في سنة ١٩٩١م ، ووصلت إلى أوجها في سنة ١٩٩٦م لتبلغ ٧٦٧ سفينة ، وبالرغم من عدم وجود معلومات تفصيلية لنوعية الشحنة لكل سفينة من السفن المذكورة إلا أنه من الواجب أن يتم الوضع في الاعتبار أنه يمكن تحويل المواد الكيماوية (دون الخام من النفط) لينقل نقلاً داخلياً (نقل بري) في حالة ما يستدعي ذلك.

٣-٤- صادرات وواردات دولة البحرين:-

تعتبر صادرات وواردات دولة البحرين مؤشر قوى للغاية على كميات البضائع والسلع المختلفة والمنقولة من وإلى الدولة وهي كميات كبيرة تتم تداولها بواسطة أسطولها البري الذي سيأتي شرحه فيما بعد.

^(١١) وهي سفن خشبية تستطيع نقل ما يقارب ١٠٠ طن متري إلى ٣ طن متري حسب النوع، كما أن أنواعها تختلف من سفن كبيرة تسمى "اليوم" أو سفن أصغر مثل "المسبوك".

السفن المترددة على ميناء مرسى ستره حسب الجنسية (١٩٩١م-١٩٩٦م) (+)

(الجدول - ١٠)

ت	الجنسية	السنة					
		١٩٩١	١٩٩٢	١٩٩٣	١٩٩٤	١٩٩٥	١٩٩٦
١	المملكة العربية السعودية	١٠	٩	١٤	١٨	٢٤	٢١
٢	الكويت	٢٠	٢٧	٦	١	١	٧
٣	الإمارات العربية المتحدة	١٠٤	١٠٣	١٤٩	١٨٥	٢٠٥	٣٠٥
٤	تونس	٠	٠	١	٠	٠	٠
٥	لبنان	٠	٠	٠	٠	٠	٠
٦	بلجيكا	٠	٢	٠	٠	٢	٠
٧	البنمارك	١٤	٩	٩	١٧	١٢	٧
٨	فرنسا	١١	٣٢	٢٤	٢٤	٢٢	٣٦
٩	العابا	٧	٣	٣	١	٠	٢
١٠	اليونان	١٤	١٢	١٦	١٤	١٠	١٢
١١	إيطاليا	٩	٤	١٢	٩	٢	٢
١٢	هولندا	٠	٠	٠	٢	٢	٩
١٣	النرويج	٧٣	٤٤	٣٧	٤٠	٤٦	٣٥
١٤	السويد	٠	٠	٠	٠	٠	٠
١٥	المملكة المتحدة	٧٧	٦٨	٥٥	١٠٨	١٠٤	١٧
١٦	قبرص	٣٧	٤٧	٤٩	١	٤٦	٤٣
١٧	يوغسلافيا	٢	٠	٠	٠	٠	٠
١٨	تركيا	٠	٠	٠	٤٠	١	٢
١٩	إيران	٩	١٣	١٢	١٠	٢	١
٢٠	الهند	٢٦	٣٠	٢٧	٤٢	٤٥	٣٩
٢١	البنان	٣	٤	٠	٠	٠	٠
٢٢	الفلبين	٠	٠	١	٠	٠	٠
٢٣	سنغافورة	٨	٤	٨	١٢	١١	٩
٢٤	كوريا الجنوبية	٢	٢	٣	٣	٥	٢
٢٥	الملايو	٣٤	٠	٠	٠	٠	٠
٢٦	أستراليا	٠	٠	٠	٠	٠	٠
٢٧	بنما	٥٨	٦٥	٧٣	٧١	٩٢	٩٠
٢٨	ليبيريا	٧٢	٩٤	٧٥	٩٩	٥٩	٥٣
٢٩	مالطا	٠	٤٤	٢٥	٢٤	٤٠	٢٤
٣٠	هندوراس	١٠	١٠	٦	٠	٠	٠
٣١	الباهاما	٢٢	١٨	٢٣	٢٦	١٢	١٣
٣٢	الولايات المتحدة	٣٠	١١	٢	٨	١	٢
٣٣	سشيلي	٠	١	٠	٠	٠	٠
٣٤	دول أخرى	٤	٩	٨	٨	٢٥	٢٨
٣٥	المجموع	٦٧٦	٩٩٢	٦٤٩	٧٢٧	٧٩٦	٧٩٧

(+) دولة البحرين، الجهاز المركزي للإحصاء، إدارة الإحصاء، المجموعة الإحصائية ١٩٩٦م، ديسمبر ١٩٩٧م.

بين الجدول التالي

- * تزيد حركة السفن في المرسى أبلغ توجهها سنة ١٩٩٦م
- * بالرغم من عدم وجود معلومات تفصيلية لنوعيه لشحنه إلا أنه من الواجب أن يتم التوسع في الاعتبار أنه يمكن تحويل المواد الكيميائية لينقل نقلا دوليا في الحالات التي تستخدم ذلك

وتتدرج أقسام البضائع والسلع تحت ٦٨ بند فرعي يواكب جميع إحتياجات سوق البحرين التجاري وإحتياجاتها الإقتصادية ، كما أن دولة البحرين تقوم بتصدير كميات تقارب نصف وارداتها وقد بلغ مجموع صادرات وواردات دولة البحرين في سنة ١٩٩٥م ١٣٠٥٢١٣٢,٥٢ طن متري في حين أنه بلغ سنة ١٩٩٦م ١١٦٣٦٥١٣,٤٥ طن متري، ويبين الجدول رقم (١١) بيان الكميات الطنية للأنواع الرئيسية للبضائع المصدرة والمستوردة والمتداولة في دولة البحرين للفترة (١٩٩٥م - ١٩٩٦م) هذه الكميات وهي كالتالي:-

أ- البضائع العامة:-

وقد بلغت الكميات المتداولة من هذه البضائع في سنة ١٩٩٥م ١١١٢٨٤٤٠,٤٩٠ طن متري أما في سنة ١٩٩٦م فقد بلغت ١٠٠٣٨٨٠٤,٩٥٠ طن متري.

ب- البضائع الخطرة:-

بلغت الكميات المتداولة من هذا النوع من البضائع في سنة ١٩٩٥م ما قدره ١٣٠١٢٥٩,٦٧٢ طن/ متري أما في سنة ١٩٩٦م فقد بلغت ١٥٢٨١٤٧,٥٥٩ طن متري بزيادة قدرها ٢٢٦٨٨٧,٨٧٧ طن متري.

ج- بضائع ذات طبيعة خاصة:-

وقد شملت هذه البضائع العطور ومستحضرات التجميل وقد بلغت سنة ١٩٩٥م ١٥٣٨٩ طن متري أما في سنة ١٩٩٦م فقد بلغت ١٥٩١٣,٨٥ طن متري مما يعني زيادة قدرها أكثر من ٦٠٠ طن متري.

د- بضائع طازجة:-

وشملت هذه البضائع جميع البضائع الإستهلاكية الطازجة حيث بلغت في سنة ١٩٩٥م ما مقداره ٦٠٧٠٤٣,٣٥٨ طن متري في حين بلغت في سنة ١٩٩٦م ٥٩٣٦٤٧,٠٩٤ طن متري.

هذا وقد كان نصيب الواردات والصادرات من وإلى الدول العربية ما ينبغي النظر إليه حسب الجدول رقم (١٢) "صادرات وواردات دولة البحرين مصنعة حسب الدول لعامي ١٩٩٥، ١٩٩٦م" حيث بلغت الصادرات لعام ١٩٩٦م ١٥٩٣٨٠٣,٤٤٠ طن متري بزيادة عن سنة ١٩٩٥م حيث كانت ١٣٤٣٢٨٣,٨٦٠ طن متري وكذلك بالنسبة للواردات

بيان الكميات الطنية للاثلاخ الرئيسيه للبضائع المصدره و المستورده و المتداوله فيه دوره البحرين العتره (١٩٩٥م - ١٩٩٦م) (+)

(الخف - ۱۱)

الرقم	بالطن القفري (1997م)	بالطن القفري (1990م)	نوع البضاعة	التسلسل
-1089730,04	1003880,490	11128440,449	عامة	1
227887887	1028147,009	1201209,772	خطره	2
024,80	10912,80	10289	ذات طريقه خاصه	3
-12291,213	092347,043	707042,208	طواجه	4
-870719,077	12177012,40	12002122,02	للجموع	5

(+) دولة البحرين، الجهاز المركزي للإحصاء، إدارة الإحصاء، المجموعه الإحصائية ١٩٩٦م، ديسمبر ١٩٩٧م.

وَمِنْ الْجَوَالِي

* هبوط الكميات الطئيه من البضائع العامه في سنة ١٩٩٦م مقارنة بسنة ١٩٩٥م

* كذلك هبوط الكميات الطبية من البضائع المطازجه في سنة ١٩٩٦م مقارنة بسنة ١٩٩٥م

* زيادة الكميات الملتصقة لمداره في الطبيعه الخاصه و البضائع الخطره وهذا يطبق في البضائع توجه الدوله نحو ايجاد مصائد

مقررہ سالوں کے

فقد تناقص الواردات بصورة ملحوظة حيث وصلت إلى ٢١٢٣٨٣٢,٩٢ طن متري بعد أن كانت في سنة ١٩٩٥م ٨٨١٨٢١٠,١٣٢ طن متري والذي يعنى تغير الطلب في سوق التبادل التجاري لتحتل دول أخرى مكانة الدول العربية ، ويرى الباحث بأن هذا الاتجاه لا يخدم العمل على إنشاء السوق العربية المشتركة ، والتي من المؤكد أن الدول العربية سوف تتشظى في تكوينها خلال العقد القادم على أكثر تقدير لما تواجهه الأسواق العربية من صراع محتدم من التكتلات الاقتصادية الأخرى نتيجة العولمة والتي تطالب بهذه الأسواق كهدف أساسي لتكوين هذه الكيانات^(١٢) .

وبالنظر في الحدود رقم (١٣) "صادرات وواردات دولة البحرين مصنفة حسب الدول لعامي ١٩٩٥، ١٩٩٦م"^{١٣} - دول أمريكا الوسطى الجنوبية، يتضح ما سبق مناقشة أعلاه في المحافظة على علاقات تجارية مع دول هذه المنطقة مع تغير طفيف في زيادة الصادرات وتقليل الواردات بحوالى ٣٠,٠٠٠ طن/متري تقريباً.

بإستعراض كشف صادرات وواردات دولة البحرين مصنفة حسب الدول لعامي (١٩٩٥م - ١٩٩٦م)^{١٤} - دول أسيوية غير إستراكية ، يتبين أن الصادرات كانت في سنة ١٩٩٥م قد بلغت ما مقداره ٢٩٠٦٩٧٩,٤٥٢ طن متري في حين وصلت سنة ١٩٩٦م إلى ٢٦٠٣٤٣٢,٧١٩ طن متري وهو إنخفاض في كمية الصادرات صاحبه زيادة الواردات في نفس السنة ليصل إلى ما مقداره ٤٤٧٨١٣,٨٨٠ بدلاً من ٤١٦٠٦٧,٣٤٢ طن متري في سنة ١٩٩٥م. كما أن نفس هذه العملية قد حدثت بالنسبة لدول أوروبا الغربية كما هو مبين في الحدود رقم (١٥) حيث قلت الكميات الطننية بما يقارب ١٠٠ ألف طن متري وكذلك بالنسبة للواردات فقد قلت عن السنة السابقة بما يقارب نفس الكمية وكذلك بالنسبة لدول أمريكا الشمالية و دول أوقيانوسيا والدول الأخرى كما هو مبين في الجدول رقم (١٦) صادرات وواردات دولة البحرين من وإلى هذه الدول حيث كانت الصادرات ١٧٦٣١٣,٣٩٢ طن متري في سنة ١٩٩٥م ولتصبح ١٢٦٥٨٣,٠٨٥ طن متري في سنة ١٩٩٦م أما بالنسبة للواردات فبعد أن كانت ١٣٢٦٠٣٩٣١ طن متري أصبحت ١٤٢٦٥٠,٧٣٧ طن متري في سنة ١٩٩٦م.

(١٢) العولمة: عملية تقسيم الاقتصاد في العالم لتحقيق أحسن ربح وإخراج الخسر من الأسواق الاقتصادية.

صالح، عبد الوهاب، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، كل شغل الدولي للإدارة والتوجيها، محاضرات دبلوم النقل البحري، ١٩٩٦م.

صناعات وصادرات دولة البحرين معنلة حسب الدول لعامي (١٩٩٥م - ١٩٩٦م) (٤)

(الجدول - ١٢)
(بالطن المتري)

ت	الدولة	صادرات ١٩٩٥م	صناعات ١٩٩٦م	واردات ١٩٩٥م	واردات ١٩٩٦م
١	الدول العربية	١٣٤٣٨٣,٨١	١٥٩٣٨,٣٤٤	٨٨١٨٢١٠,١٣٢	٢١٢٣٨٣٢,٢٩٢
٢	دول أمريكا الوسطى والجنوبية	١٦٨٧٤,١٠٦	٢٠,٩٤٩	٢٨٨٢٥٨٥,٧٠٢	٢٨٥١٦٣٢,٧٧
٣	دول أسيوية غير اشتراكية	٢٩٠,٩٩٧٩,٤٥٢	٢٦٠,٣٥٥٧,٩٩٩	٤١٦,١٧٣,٤٢٢	٤٢٧٨١٧,١٧٥
٤	دول أوروبا الغربية	١٧٤٤٣٤,٩٦٨	٧٢٩٦٩,٤١٥	٩٤٢٨٤١,٣٧٢	٥٠,٤٥٢٩,٠٥٨
٥	دول أمريكا الشمالية و دول أوقيانوسيا	١٧٦٣١٣,٣٤٢	١٢٩,٥٨٧,٠٨٥	١٣٦٢٦,٠٣٩,٩٣١	١٢٨٤٣٠,١٨٤
٦	دول أوروبا الشرقية	٢٩٢,٢٧	١٢٥٥,٦١٧	١٣٤٨٠,٥١	٢٣١١٢,٤٦٩
٧	الدول الأسيوية الاشتراكية	٢٥٩٢٢٩,٦٨١	١٧٤٦١٣,٦٦٦	١٤٧١,١٦١	١٣٧٩٢,٢٨٢

١٠٠ دولة البحرين، الجهاز المركزي للإحصاء، إدارة الإحصاء، المصاحف التجارية، لعام ١٩٩٥م و لعام ١٩٩٦م، أغسطس ١٩٩٦م و ديسمبر ١٩٩٦م

بين الجدول التالي

- * زيادة الكميات المصدرة المتداولة في اتجاه التصدير من دولة البحرين إلى الدول العربية
- * تنخفض الكميات المصدرة المتداولة في اتجاه الاستيراد من الدول العربية إلى دولة البحرين
- * بقي ذلك اتجاه دولة البحرين إلى التمسك مع دول أخرى غير دول الدول العربية مما يعني أن ذلك لا يعدم إنشاء السوق العربية المشتركة
- * زيادة مجموع الصادرات لدول أمريكا الوسطى والجنوبية
- * اتجاه الدول إلى تخصيص الواردات مع هذه الدول من أمريكا الوسطى والجنوبية
- * حركة النقل مع هذه الدول هي نقل بحري نتيجة وقوع هذه الدول في أمريكا الجنوبية
- * يمكن نقل باري خلال عملية النقل في حالة امتداد نقل هذه البضائع بواسطة النقل بالشحنات من المغرب
- * هبوط حجم الكميات المصدرة المتداولة في اتجاه التصدير من دولة البحرين إلى الدول الأسيوية الغير اشتراكية
- * زيادة الكميات المصدرة المتداولة من الدول الأسيوية الغير اشتراكية إلى دولة البحرين أي في اتجاه الاستيراد
- * أما بالنسبة للكميات المصدرة المتداولة بين البحرين و الدول الأسيوية الغير اشتراكية بصورة عامة فهي تنحى إلى الهبوط حيث بلغت نسبته ١٠% في حالة مع بوليفيا نتيجة النقل بمر التمسك بالآثار حيث على حسب قسم الميناء امتداد للهبوط و الصعود للكميات المصدرة المتداولة مع الدول الأسيوية الغير اشتراكية
- * هبوط الكميات المصدرة في اتجاه التصدير من دولة البحرين إلى الدول الغربية
- * كذلك هبوط الكميات المصدرة المتداولة في اتجاه الاستيراد من الدول الغربية إلى دولة البحرين
- * أما بالنسبة للكميات المصدرة المتداولة بصورة عامة بين دولة البحرين و الدول الغربية فقد تراجعت إلى الهبوط حيث بلغت نسبته ٣٠%
- * اتجاه الكميات المصدرة المتداولة إلى الهبوط في اتجاه التصدير من دولة البحرين إلى دول أمريكا الشمالية و دول أوقيانوسيا
- * كذلك اتجاه الكميات المصدرة المتداولة إلى الهبوط في اتجاه الاستيراد من دول أمريكا الشمالية و دول أوقيانوسيا إلى دولة البحرين
- * حركة النقل مع دول أمريكا الشمالية و دول أوقيانوسيا هو نقل بحري
- * يمكن أن يكون ميناء قابوس (في سلطنة عمان) مثلاً هو منفذ النقل البري في حالة دول أمريكا الشمالية و دول أوقيانوسيا
- * أما بالنسبة للكميات المصدرة المتداولة بصورة عامة بين دول أمريكا الشمالية و دول أوقيانوسيا و دول البحرين فقد تراجعت إلى الهبوط حيث بلغت نسبته ٩%
- * اتجاه الكميات المصدرة المتداولة إلى الصعود في اتجاه التصدير من دولة البحرين إلى دول أوروبا الشرقية
- * كذلك اتجاه الكميات المصدرة المتداولة إلى الصعود في اتجاه الاستيراد من دول أوروبا الشرقية إلى دولة البحرين
- * حركة النقل مع دول أوروبا الشرقية هو نقل بحري و بري و جوي
- * يمكن أن يكون تركيا و سوريا و إيران و العراق مثلاً هي منفذ النقل البري في حالة دول أوروبا الشرقية
- * أما بالنسبة للكميات المصدرة المتداولة بصورة عامة بين دولة البحرين و دول أوروبا الشرقية فقد تراجعت إلى الانخفاض حيث بلغت نسبته ١٨%
- * اتجاه الكميات المصدرة المتداولة إلى الصعود في اتجاه التصدير من دولة البحرين إلى الدول الأسيوية الاشتراكية
- * كذلك اتجاه الكميات المصدرة المتداولة إلى الهبوط في اتجاه الاستيراد من الدول الأسيوية الاشتراكية إلى دولة البحرين
- * حركة النقل مع الدول الأسيوية الغير عربية هو نقل بحري و بري و جوي
- * يمكن أن يكون روسيا و مصر و ليبيا مثلاً هي منفذ النقل البري أو الجوي في حالة الدول الأسيوية الغير عربية
- * أما بالنسبة للكميات المصدرة المتداولة بصورة عامة بين دولة البحرين و الدول الأسيوية الغير عربية فقد تراجعت إلى الصعود حيث بلغت نسبته ١٥%

البنطسج العارر و لآرله البحران مسمعه حسب آلرل كماسي (١٩٩٥م - ١٩٩٦م) (+)

(الجداول - ١٣)
(بالخط المتري)

سنة	الدولة	١٩٩٥	١٩٩٦	١٩٩٧
١	الدول العربية	٤٧٤٩,٩٧٤	١٤٩١٩,١٦٣	٧٦,٠٦,٩٣٣
٢	دول أوروبا الغربية	١٣٧٨,٥٢٤	٥٤٤,٤٠٩	٣,٠٣٠,١٥٩
٣	دول أمريكا الشمالية ودول الكاريبي	١١٧٣,٧٣	١٨٨١,٣٧٦	٤,٠٩,٨٢٧
٤	دول أوروبا الشرقية	٠	٠	١٧,٤٣٧
٥	الدول الآسيوية والشرق اوسطية	٠	١٣٨,٣٥٤	٥٤٤,٦٩٩
٦	الدول الاخرى بقية القارة	٠,٣٨	٠,٠١	٠,٢٢٤

(١) دولة البحرين، المعهد المركزي للبحوث الاقتصادية، إدارة الإحصاء، مصابك النفط، النفط، مياه البترول، إحصائيات، ١٩٩٦، ١٩٩٧، ١٩٩٨ و ١٩٩٩

من الجدول التالي

• حركة نقل مع الدول العربية هو نقل مصري وإسرائيلي

* أما بالنسبة للكهرباء الطنية المتداولة بصورة عامة بين دوله البحرين و الترك العربيه فـ تجهت الى المصور حيث بلغت النسبه ٣٦%.

٥٠ في حالة منع درويشيات لتقديم النفس يتم التعامل بهؤلاء درويشات على حسب النسب السيلية اعلاه لليبوط و المحمود للكبيات الطيفية المندوا له

* حركة النقل مع دول اوربا الغربية هو نقل احصى و يلى و حدى

• يمكن أن تترجم هذه الكميات الطيفية عبر تركيزها و العنصر في حالة دول أوروبا الغربية

* حركة النقل مع دول أوروبا الشرقية و تركيا و إيران و سوريا

* أما بالنسبة للكوميدي العظيم المذكور له بصورة خاصة بين دول أوروبا الشرقية فقد أجبت إلى الجوارح بصورة جملته للفتية

3

* حركه الفل مع التول الاسير به الاكثر اكله من عسل بئر في و برب و حركه

* أما بالنسبة للمحلب الطبية المذكورة بصورة خاصة بين قوله البربري و التول (الأموريه الاشمنه) فقد اتجهت الي الصعود حيث بلغت النسبه ٣٠٨% و

* حركة النقل مع الدول الاكبر وبقيته الغير عربيه هو ملكا بحري و بري و جوي

* يمكن أن تُدرّج هذه الكتب الطبية عبر جمهورية مصر العربية في حالة الدول الأكثر طلباً للنشر عربية

• أما بالنسبة للكليات الطبية المتداولة بصورة عامة بلداً ثانياً، فإنها لا تملك بقرتها الخاصة من الأطباء، بل تعتمد على الأطباء العاملين في المستشفيات، الذين لا يتعدون في بعض الأحيان عشرين طبيباً، في حين أن عدد الطلاب يتعدى أحياناً مائة طالب، مما يجعل العملية التعليمية غير جيدة، كما أن مستوى التعليم في هذه الكليات لا يتعدى مستوى التعليم في الكليات الهندسية، كما أن مستوى التعليم في الكليات الطبية لا يتعدى مستوى التعليم في الكليات الهندسية، مما يجعل العملية التعليمية غير جيدة، كما أن مستوى التعليم في الكليات الطبية لا يتعدى مستوى التعليم في الكليات الهندسية، مما يجعل العملية التعليمية غير جيدة.

* حركة الفلق مع أميركا المسلمة و دول الخليج العربي و جوف

* يمكن أن تُمر هذه الكميات الطيبة عبر المغرب في حالة ثوب أمريكا الشمالية و ثوب أوغندا

* أما بالنسبة للكيمات الطليعة المذكورة بعنصره، صامه بين دولة البحر بين و دول أمريكا الشمالية و دول إفريقيا، فقد اتجهت إلى الصعود حيث بلغت النسبة ٩٢٧ و ٩٤٤

أما بالنسبة لدول أوروبا الشرقية فقد زادت الصادرات منها إلى دولة البحرين حيث كانت لا تتعدى ٢٩٢,٢٧ طن متري سنة ١٩٩٥م لتكون ١٢٥٥,٦١٧ طن متري سنة ١٩٩٦م بزيادة تقارب ١٠٠٠ طن متري ، في حين كانت الواردات ١٣٤٨٠,٥١ طن متري سنة ١٩٩٥م لتصبح ٢٣١١٢,٤٦٩ طن متري بزيادة تقارب ١٠ آلاف طن متري في سنة ١٩٩٦م ، وكذلك بالنسبة للدول الآسيوية الاشتراكية حيث قلت الصادرات بما يقارب ٨٠٠٠٠ طن في حين زادت الواردات ٩٠٠٠ طن متري وهذا قد يوضح اتجاه التبادل التجاري إلى الدول الشرقية والآسيوية الاشتراكية لما تتمتع به هذه الدول من قلة تكلفة الإنتاج للمواد المختلفة.

بالنسبة للدول الأفريقية فقد زادت الصادرات بما يقارب ١٥٠٠٠ طن متري حيث أصبحت ١٧٧٥٤,١٢٢ طن متري سنة ١٩٩٦م بعد أن كانت ٢٣٣٣,٦٩٥ طن متري سنة ١٩٩٥م ، كما قلت الواردات بما يقارب ١٢٠٠ طن متري . حيث كانت سنة ١٩٩٥م ١٢٤٤٦,٦٧١ طن متري لتصبح ١١٢٧٤,٦٣٧ طن متري سنة ١٩٩٦م ، كما يبينه الجدول.

٣-٥- البضائع العابرة:-

بالنسبة للبضائع العابرة لدولة البحرين فقد حدث تحسن ملحوظ في عمليات تداول هذا النوع من البضائع بالنسبة لدول المنطقة العربية حيث كانت البضائع المتجهة إلى هذه الدول قد وصلت إلى ١٤٩٩٦,١٦٣ طن متري في سنة ١٩٩٦م بعد أن كانت فقط ١٠٠,٠٠٠ طن متري أي بزيادة تقارب الـ ١٠,٠٠٠ طن متري وبالنسبة للبضائع الواردة من هذه الدول فقد أصبحت ٧٦٠٦,٩٣ طن متري سنة ١٩٩٦م بعد أن كانت ١٤٨٨,٨٨٧ طن متري سنة ١٩٩٥م أي بزيادة حوالى ٦٠٠٠ طن متري .

وكذلك بالنسبة للدول الآسيوية الاشتراكية حيث بلغ مجموع السلع أو البضائع العابرة إلى هذه الدول ١٣٤٢,١٩٨ طن متري سنة ١٩٩٦م بدلاً من ١٢٦٩,٢٢٤ طن متري سنة ١٩٩٥م ، وكذلك البضائع العابرة من هذه الدول التي وصلت إلى ٧٤٣٥,٧٥٤ طن متري سنة ١٩٩٦م بدلاً من ٤٥٩٥,٠٣ طن متري سنة ١٩٩٥م. وهذا تطور ملحوظ مقارنة بالكميات المتداولة حيث بلغت الزيادة لهذه العمليات ٢٠٠ طن متري للبضائع المتجهة إلى الدول و ١٠٠ طن متري بالنسبة للبضائع العابرة منها بالرغم من بساطة هذه الأرقام. كذلك زادت السلع العابرة إلى دول أمريكا الشمالية ودول أوقيانوسيا وأمريكا الوسطى .

أما في دول أوروبا الشرقية فقد بدء نشوء مثل هذه العمليات في سنة ١٩٩٦م بعد أن لم يكن لها أي وجود مقارنة بالنسبة السابقة كما هو واضح من الجدول رقم (١٣) والخاص بال بضائع العابرة للبحرين مصنفة حسب الدول لعامي (١٩٩٥م - ١٩٩٦م)

أما بالنسبة للدول الواقعة في أوروبا الغربية فقد تناقصت البضائع العابرة إلى النصف مقارنة بسنة ١٩٩٥م وفي نفس الوقت زادت البضائع المتداولة والعابرة منها إلى ما يقارب الضعف وكانت نسبة الزيادة ما يقارب الـ ١٠٠٠ طن متري .

وبالنسبة للدول الأفريقية العير عربية فقد هبطت عمليات تداول مثل هذه البضائع إلى أدناه حسب ما هو واضح مبين في الجدول رقم (١٣)

وبالنسبة للدول الآسيوية فقد بدأ في عمليات تداول مثل هذه البضائع فقد أصبحت سنة ١٩٩٦م ١٣٨,٢٥٤ طن متري بعد أن كانت هناك لا توجد أي عمليات مماثلة وزادت إلى الضعف عمليات تداول هذه البضائع لتصل إلى ٥٤٤,٤٦٩ طن متري سنة ١٩٩٦م بعد أن كانت ٢٢١,٦١ خلال سنة ١٩٩٥م .

٣-٦: إعادة التصدير من دولة البحرين :-

بالنسبة للدول العربية فبين الجدول رقم (١٤) إعادة التصدير من دولة البحرين مصنفة حسب الدول المصدر إليها لعامي (١٩٩٥م - ١٩٩٦م) زيادة في هذا النوع من عمليات التداول بنسبة ضئيلة ، أما لدول أوروبا الغربية فقد هبط مسن ١٨٨٣,٤٤٩ طن متري ليصل إلى ١٠٥٤,٢١٥ طن متري سنة ١٩٩٦م ، وكذلك بالنسبة لدول أوروبا الشرقية فقد وصل إلى أدناه حيث بلغ سنة ١٩٩٦م ٤٢,١١٥ طن متري بعد أن كان ١٥٢٣,٠٥ طن متري سنة ١٩٩٥م . وكذلك بالنسبة للدول الآسيوية الإستراتيجية حيث هبطت هذه العمليات إلى الربع سنة ١٩٩٥م. وهبطت هذه

العمليات إلى الثمن تقريباً سنة ١٩٩٦م مقارنة بسنة ١٩٩٥م بالنسبة للدول الأسيوية الغير اشتراكية وبالنسبة لدول أمريكا الشمالية ودول أوقيانوسيا وأمريكا الوسطى الجنوبية فقد حدث هبوط في كمية البضائع حيث كانت ١٢٥٢,٨ طن متري سنة ١٩٩٥م لتصبح ١,٣١,٩٥٧ طن متري سنة ١٩٩٦م. وبالنسبة للدول الأفريقية فقد حدث كذلك هبوط طفيف حيث كانت سنة ١٩٩٦م ٥٢,٥٤٩ طن متري بدلاً من ٦٠,٠٢٧ طن متري سنة ١٩٩٥م كما يوضحه الجدول (١٤).

٣-٧ : الطاقة الاستيعابية لأسطول النقل البحري و مكوناته :-

يبين الجدول رقم (١٥) كميات البضائع المنقولة التي تم تداولها في دولة البحرين للفترة (١٩٩٥م - ١٩٩٦م) بوسائل النقل المستخدمة في الدولة حيث أنه يتم استخدام النقل البحري ، والجوي ، والبري كمل بين كميات البضائع التي تم نقلها بهذه الوسائل ، ويبين كذلك مقدار التغير في الكميات المنقولة ويمكن إيضاح التطور في استخدام وسائل النقل المختلفة كالتالي:-

أ. النقل البحري :-

يحتل النقل البحري دائماً مكان الصدارة لجميع الدول التي يقع جزء منها على البحر حيث أن النقل البحري "هو سيد أنواع النقل إذا ما قيس بالكمية المنقولة دفعه واحدة"^(١٣)

ودولة البحرين عبر الخمسة القرون الماضية ما زالت تولي النقل البحري اهتماماً بالغاً لطبيعتها الجغرافية ومميزات هذا النوع من النقل ، فخلال سنة ١٩٩٥م تم نقل البضائع باستخدام النقل البحري بحيث كانت الواردات قد بلغت ٧٣٥٦٥٩٩,٥٨١ طن متري والصادرات ٤٦٢٢٣٩٤,٤٦٣ طن متري إما إعادة التصدير فقد بلغت ٤٤٤٤٢,٩٧٤ طن متري ، في حين أن البضائع العابرة قد بلغت ما مجموعه ١٢٧٣١,٨٤٧ طن متري ، وبلغ المجموع الكلي للنقل البحري في دولة البحرين ١٢٠٣٦١٦٨,٨٤٧ طن متري ، أما في السنة التي تليها فقد بلغت مجمل عمليات النقل البحري ١٠٨١٩٢٧١,٢٠٦ طن متري ويتبين هنا هبوط يزيد على ٢ مليون طن متري مقارنة بسنة ١٩٩٥م.

(١٣) نفس المرجع السابق (٨) .

[illegible][illegible]

بعض كميات الخسائر في تم داريا في بون الفصص الففء (١٩١٥م - ١٩١٦م)
(الحدوك - ١٥)

. العمليات ، وتستخدم العمالة الأجنبية في عمليات نقل البضائع العامة من المحازن إلى خارج الميناء ، مما يعني عدم تدخل هذه النوعية من العمالة في الخدمات التي تؤثر تأثيراً مباشراً في التكلفة^(١٦) وهي أي زيادة في زمن الشحن أو التفريغ ، كما أن هذه العمليات تتطلب الولاء الكامل للدولة نتيجة الخسارات المتراكمة التي تنتج عن عدم الإهتمام الكامل بهاتين العمليتين واللذين تؤثران تأثيراً مباشراً في الدخل القومي والذي يؤثر بدوره في الإقتصاد القومي للدولة^(١٧) .

كما يتم تدريب العاملين بالميناء دورياً بحيث يستطيع جميع العاملين في المستوى الوظيفي الواحد التناوب على الوظائف المختلفة بحيث يحدث المام كامل بعمل الأفراد في المكان الواحد أو المرتبط به ، كما يتم إبتعاث العاملين في دورات داخل الميناء أو دورات في معاهد داخلية أو خارجية ، وذلك للوصول إلى أعلى المستويات المطلوبة . كما يتم التركيز على بث روح الفريق المتكامل في المجموعات المتنوعة من العاملين. ويطبق في الميناء ٣ وريكات كل ورديه لمدة ٨ ساعات تعقد على فترات ثابتة خلال الشهر الواحد كما أن الأمن في الموانئ مسئولية العمالة البحرينية.

ب- الإرشاد البحري:-

تعتبر عملية الإرشاد في حد ذاتها عملية موجودة في جميع موانئ العالم ولا يقتصر أو يستثنى أي ميناء من ذلك حتى الموانئ المثالية .

إن الهدف من الإرشاد في المرحلة الأولى والأساس هي "وصول المعروض إلى المطلوب"^(١٨) ، كما أن أي حادث أو خطأ في الممر المائي - وهو هنا مدخل الميناء - يؤثر بالسلب على جميع دوائر النقل الداخلي حيث أن السفينة في هذه الحالة بمجرد دخولها تعتبر داخل حفات النقل الداخلي حيث أن الممر المائي هو إمتداد للأرض حسب القانون البحري^(١٩) .

(١٦) عند الحديث عن التكلفة فإن الزمن يدخل فيها ويؤثر تأثيراً مباشراً ويمكن تحليل الزمن إلى (زمن الشحن، زمن الرحلة، زمن الراحة، زمن الإنتظار، زمن التفريغ).

نفس المرجع السابق (٨) .

(١٧) نفس المصدر السابق (٨) .

(١٨) نفس المصدر السابق (٨) .

(١٩) نفس المصدر السابق (٨) .

ويمكن توضيح هذا الأمر بصورة أعمق - هب أن حادثاً وقع في الممر المائي ، ففي هذه الحالة سوف يتم تحميل التكاليف على الدولة (إذا كان الميناء حكومياً) أو الميناء (إذا كان الميناء غير حكومياً) ، وفي الحالة الأولى سوف يؤثر ذلك تأثيراً مباشراً على الاقتصاد القومي للدولة أما في الحالة الثانية فإنه سوف يؤثر مباشرة على الدخل القومي والذي بدوره يؤثر في الاقتصاد القومي - لذا فإن دولة البحرين تقوم بإعداد كوادر بحرية خالصة من هذا النوع بالذات ذوى حس وطنى عالى ملين يهدف وظيفتهم ويساعدهم في هذا الواجب نظام صارم للسيطرة على السفن في الميناء وحركتها وهو نظام (V.T S).

ج- الملاحة :-

منذ تأسس ميناء سلمان سنة ١٩٣٠م وحتى الآن كان إختيار طرق الإقتراب لهذا الميناء ليس بالمهمة السهلة وخصوصاً أن طبيعة قاع البحر في المياه الإقليمية للبحرين هو في معظمها مياه ذات أعماق ضحلة ، كما تحتل الشعب المرجانية مناطق عدة حول الجزيرة الأم وباقي الحزر ، وخلال العقود التي مضت تم تحسين هذه الطرق المؤدية إلى الميناء أو ما يسمى بالممرات المائية ومحاولة التقليل من أضرارها أو تعميقها من أجل تحقيق أكبر كمية تمر فيه من البضائع المنقولة بأقصر وقت ممكن ، وتتمتع هذه الممرات المائية حالياً بنظام إرشاد عالمي حيث تحتوى على عوامات متنوعة بجميع أنواع الإيضاحات المطلوبة للإبحار الآمن- مثل العوامات الإرشادية أو العوامات التحذيرية أو العوامات التوجيهية - كما يتوفر في الميناء جميع المساعدات الملاحية التي يمكن تزويد السفن بها حال طلبها أو إذا وُجد حاجة لذلك وهي تتفاوت بين الخرائط البحرية والأجهزة الملاحية (عن طريق وكلاء ملاحيين) و جداول السرعات الآمنة في مختلف مراحل الدخول أو الخروج من الميناء ، كما تتوفر مراجع قواعد استخدام الإتصال ووسائله والمعلومات الكاملة عن الموانئ ، كل ذلك لتحقيق نجاح النقل الداخلي حيث أن توفير هذه المعلومات يؤثر تأثيراً مباشراً على دائرة النقل الداخلي وكذلك لزيادة عوائد الميناء ومعنى عدم توفير هذه المعلومات هو عدم دخول السفن إلى الميناء ، وعدم دخولها يؤثر ليس فقط على الاقتصاد القومي ولكن على طبقات مختلفة من الشعب حسب أهمية البضائع المنقولة على ظهر السفينة^(٢٠) (ادويه مثلاً).

^(٢٠) نفس المرجع السابق (٨) .

كما أن السرعات المختلفة^(٢١) يتم تحديدها للسفن المختلفة حسب مواصفاتها الفنية وحالة التحميل، لأتية وعلى إختلاف مراحل دخولها في الممرات المائية ، كما تتوفر في الميناء الإتصالات السلكية واللاسلكية والإشارات الضوئية سواء على البر أو السيطرة عن طريقها إضافة إلى ما سبق ذكره من نظام السيطرة على حركة السفن.

د- المخازن :-

نظرا لما تشكله عمليات التخزين من سهولة أو صعوبة في تدفقات البضائع من وإلى الميناء، فتقوم سلطات الموانئ في البحرين بالعمل على خفض مدة بقاء البضائع داخل المخازن مع أن الطاقة الإستيعابية للتخزين قد بلغت ١١٥٠٠٠ متر^٣ فقط في ميناء سلمان باهيك عن باقي المراسي والمنشآت الحرة التي تقدم الخدمات المشابهة لباقي أنواع السفن الخاصة التي في المراسي خارج خدمات الميناء ، وذلك لعدم حدوث تكديس داخل الميناء الذي سوف يؤدي إلى غرامات على الميناء بالنسبة للسفن التي تنتظر دورها في الدخول أو إضطراب عمليات خروج البضائع أو عدم وجود تدفق منتظم للبضائع الخارجة من الميناء على الوجه المطلوب وبصورة أخرى فإن عدم خروج البضائع سوف يؤدي إلى تكديسها ومن ثم تأخير السفن عن الدخول للتفريغ وتأثير السفن المتأخرة على السفن التي ستتبعها في الدخول وكل ذلك يعني أرمنة إضافية^(٢٢) كما تقوم سلطات الميناء بالتنسيق المتواصل بين الجهات الأخرى أو زبائن الميناء^(٢٣) بما يعود على تنافس الخدمات في الميناء بالنسبة للتخزين والإفراج أو الدخول ، كما يتم توفير نوعين من التخزين في موانئ البحرين (ميناء سلمان، وموانئ السفن التقليدية) مثل التخزين قصير الأجل والتخزين طويل الأجل. كما يوجد في ميناء سلمان منطقة تخزين تتسوعب ١٥٠٠٠٠ حاوية TEU / سنة كما تتبع سلطات الميناء أنواع مختلفة من الإفراج منها الطريق غير مباشر والطريق شبه المباشر والطريق المباشر^(٢٤) .

٣-٩: الأسطول الوطني :-

ويتكون الأسطول الوطني لدولة البحرين حسب الجدول رقم (١٦) "الأسطول البحري لدولة البحرين" من عدد ١٥ سفينة ، منها عدد ١ ناقلة منتجات نفط ، وعدد ٤ ناقلة نفط ، و سفينة واحدة فقط صب وسفينة "رورو" وعدد ٦ سفن تموين وعدد قاطرتين ، وتتصف جميع هذه السفن بقدمها حيث أن أحدثها يبلغ عمره حالياً ١٣ سنة ويعود زمنها إلى سنة ١٩٧١ مما

(٢١) السرعات هي السرعة القصوى-السرعة الاقتصادية-السرعة المثلى-سرعة الإبحار الاقتصادية. نفس المرجع السابق (٨)

(٢٢) نفس المرجع السابق (٨) .

(٢٣) مفاوئى الشحن والتفريغ، سلطات الجمرك وأصحاب البضائع وبين الناقلين المحليين.

نوبيق، محمد، إدارة الموانئ، الأكاديمية العربية للتقني البحري، بدون.

(٢٤) نفس المصدر السابق (٢٣) .

يدل على عدم النظر في إحتياجات النقل من قبل المستثمرين البحرينيين في مجال النقل البحري. وتوضح الكميات التي يتم النقل فيها "بحريا" عدم مشاركة دولة البحرين - أسطولها - فيها وهذا يرجع إلى الإحتياجات الإستثمارية لتوفير السفن المطلوبة لنقل هذه البضائع والإعتماد على سوق المشاركات أو الخطوط البحرية المنتظمة للقيام بذلك.

الاسطول البحري لدولة البحرين (+)
(جدول - ١٦)

الاسم	النوع	DWT	GRT	سنة البناء
جيو تراك	ناقله منتجات عطيه	١٩٨١٣	٤٨٠	١٩٨٥
ديسول شيرودو	ناقله حطب	١٩٢٦٦	٤٨١	١٩٨٥
يوكو XIX	صعب	١٣١٤٣	٤٨٠	١٩٨٥
بلمور فولدر	ناقله بصل	٩١٤٩	٤٨٠	١٩٨٥
ديوزر + ج	ناقله بصل	٥٢٤٣	٤٨٠	١٩٨٥
تو اس جلف	ناقله بصل	٢٩٣٦	٦٥٧	١٩٧٧
القسميني ١٦	مخزنه زهره	١٧٢٧	٤٩٧٢	١٩٨٠
القسميني ٢٥	مخزنه اسد	٣١٢	٩٠٨٨	١٩٨٣
القسميني ٢١	مخزنه اسد	٣٠٣	٩٩١٩	١٩٧٦
القسميني ٢١	مخزنه اسد	٢٧٦	١٣٦٨٧	١٩٦٧
القسميني ٢٣	مخزنه اسد	٢٧٩	١٥٣٨	١٩٧٧
سافيت	قطره	٢٧٠	١٢٠٤	١٩٧٤
القسميني ٢٤	مخزنه اسد	١٩١	٢٠٠	١٩٧٤
براجور	مخزنه اسد	٠	٢٦٠	١٩٨٣
يوكو XIV	قطره	٠	٧٩٨٤	١٩٧٦
المجموع	-	٦٩٨٩١	-	-

(+) fairplay. ملاك السفن و العمليات, ١٩٩٣م - ١٩٩٤م

الفصل الرابع

الوزن النسبي لقطاع النقل البري في دوله البحرين

الفصل الرابع

٤- الوزن النسبي لقطاع النقل البري في دولة البحرين

٤-١: شبكة الطرق في دولة البحرين :-

أ- تعتبر شبكة الطرق في دولة البحرين - الأسفلتية - هي شبكة النقل الوحيدة حيث لا توجد هناك أي بدائل (وسائط نقل أخرى مثل السكك الحديدية - أو النقل النهري) ، كما أنه يتم عليها جميع حركات النقل الداخلي لعمليات توزيع إحتياجات الدولة من البضائع المستهلكة داخلياً أو نقلها من داخل الدولة إلى خارجها متجه إلى باقي دول الخليج العربي، أو متخذة طريقها إلى محطاتها النهائية من خلال هذه الدول.

ويمكن ملاحظة شبكة الطرق في كونها تتركز في المناطق الشمالية من الجزيرة الأم. وخصوصاً الشمال الشرقي منها - الجزيرة الأم البحرين - حيث تقع العاصمة وكذلك في جزيرة المحرق والتي تعتبر ثاني أكبر جزيرة مأهولة بالسكان بعد جزيرة البحرين ، ثم تتضائل تفرعات هذه الشبكة حتى تصل إلى منتصف الجزيرة حيث تقع المدن الجديدة مثل مدينة عيسى ومدينة الرفاع بشقيه الغربي والشرقي وإلى مدينة حمد (أحدث مدينة حالياً تحسنت الإنشاء). وتعتبر جميع الطرق بين هذه المدن طرق نقل رئيسية بالمقام الأول.

أما الشبكة الرئيسية فهي تشتمل على ٧٤٠ كيلو متر من الطرق وقد تم تحقيق ٦٢%^(١) منها بعد سنة ١٩٨٢م.

ولكن هذه التطورات لم تمنع الزيادة الملحوظة في أعداد سيارات النقل بأنواعها والتي تستخدم هذه الشبكة، كما أن الطرق تبلغ كامل طاقتها الإستيعابية في أماكن عدة في ساعات

^(١) دولة البحرين، وزارة الأشغال والريادة، إدارة الطرق، للدراسة المشتركة لخطة طرق البحرين ١٩٩٥م - ٢٠٠٥م، ١٩٩٦م.

(١) طرق حرة:

تشكل $\frac{1}{2}$ من جسم الشوارع الرئيسية والواقعة خارج المدن والمتصلة بالميناء (الطريق الواصل بين جسر الملك فهد وميناء سلمان والطريق والواصل بين المنامة ومدينة حمد وهم في مجموعتهما لا يشكلان أكثر من ٣٠ كيلومتر تقريباً.

(٢) الطرق الرئيسية:

وهي طرق شريانية مقسمة لخدمة المرور الطولي ذات التحكم الكامل والطرق المذكورة هي كالتالي: -

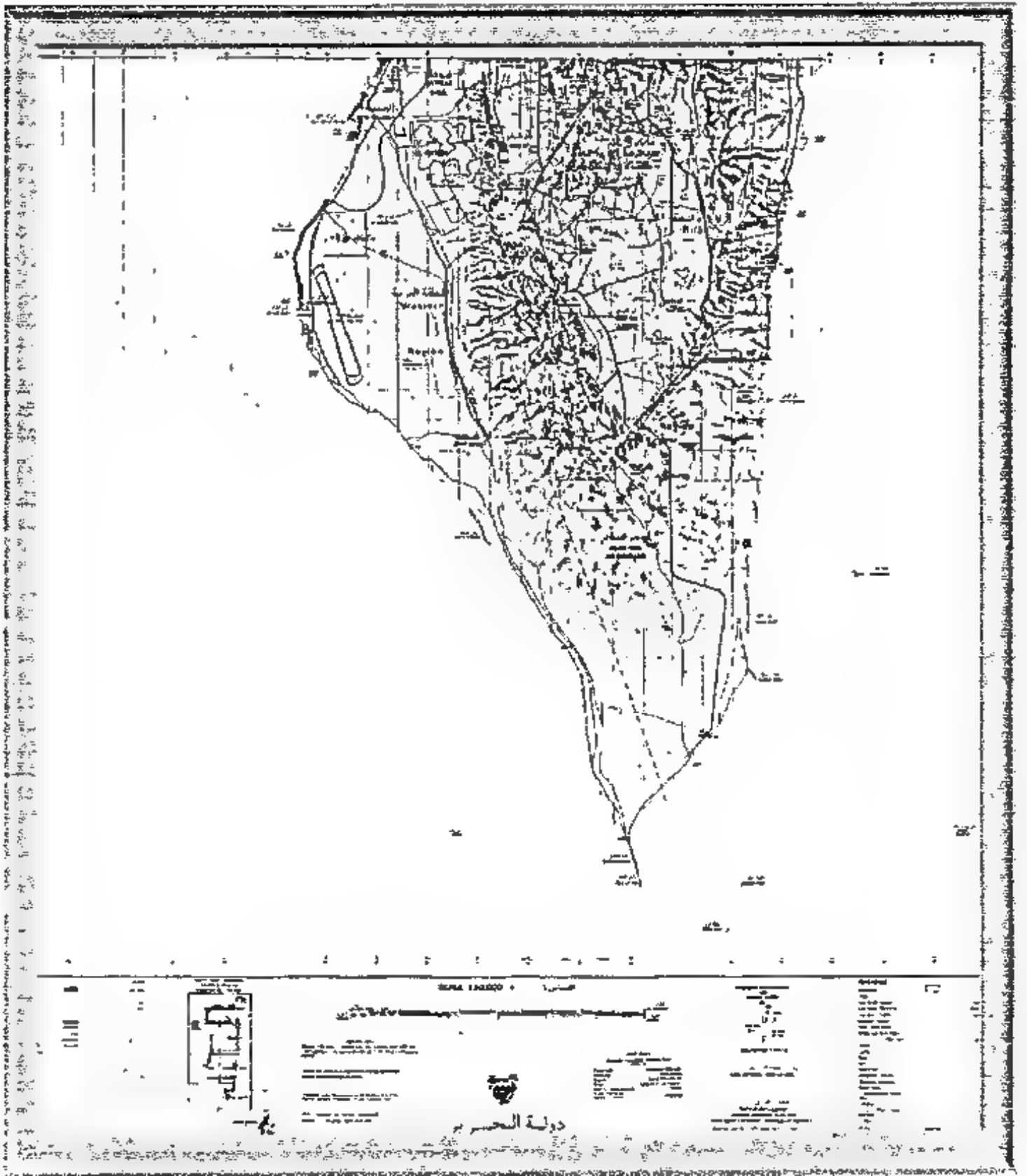
- طريق الحوض الجاف.
- طريق جسر الشيخ حمد.
- طريق حوار.
- طريق ٥٠ غربي.
- طريق ٥٠ شرقي.
- طريق الإستقلال.
- طريق الملك فيصل.
- طريق الفاتح.
- طريق الرفاع.
- طريق الشيخ عيسى بن سلمان.
- طريق زيد بن عميز.
- طريق الشيخ خليفة بن سلمان.
- طريق سترة.
- طريق مجلس التعاون.
- طريق الجنابية.
- طريق المعسكر.
- طريق عالي.
- طريق ٦٠ - سترة.

(٣) الطرق المحلية:

وهي باقي الطرق التي تربط بين المدينة نفسها والقرى
المحيطة بها وهي طرق مرصوفة.



الخريطة رقم (٤) تبين شبكة الطرق في الجزء الشمالي من جزيرة البحرين



الخريطة رقم (٥) تبين شبكة الطرق في الجزء الجنوبي من جزيرة البحرين

٤-٢: كمية المرور :-

يبين الجدول رقم (١٨) "حركة المرور على شبكة الطرق في دولة البحرين مقارنة بسنة ١٩٩٥م" متوسط المرور اليومي وعدد الرحلات اليومية التي تتم على شبكة الطرق في دولة البحرين حيث يبلغ متوسط عدد الرحلات على الشبكة يوميا ٨٦٩٩٠٠ رحلة، أما في أوقات الذروة الصباحية (٠٦٣٠ - ٠٧٣٠) فتبلغ عدد الرحلات ٧٤١٠٠، كما تبلغ عدد العربات ٥٤٣٥٥٠٠ عربة بسرعة متوسطة ٤٥ كيلومتر/ساعة، كما يبين الجدول توقعات الحركة على نفس الشبكة حتى سنة ٢٠١١م، مما يعني أن الدولة يجب أن تعمل على تحسين الشبكة لزيادة السرعة المتوسطة لكي لا تقل عن النسب المعمول بها دوليا لعمليات النقل.

٤-٣: هيكل اسطول النقل الداخلي :-

يمكن توزيع عربات النقل والسيارات المختلفة إلى ٧ أنواع مختلفة في دولة البحرين

وهي :-

أ - نقل عام للركاب (باصات).

ب- نقل عام مشترك.

ج - نقل عام (ناقلة كبيرة / صغيرة).

د - نقل للمقاولات.

هـ- نقل خاص للركاب (باصات).

و - نقل مشترك خاص.

ز - نقل خاص (شاحنات كبيرة / صغيرة).

يبين الجدول رقم (١٩) "عربات النقل المسجلة والمستخدمه على الشوارع للفترة (١٩٨٧م - ١٩٩٦م)" هذا التوزيع والتطور فيه. ومجال الدراسة هنا يحتم أن يقتصر إختيار الأنواع كالنقل العام المشترك والنقل العام والمقاولات والنقل المشترك (شاحنات كبيرة/صغيرة) والنقل المشترك الخاص حيث ساهم جميع هذه الأنواع في نقل البضائع المتداولة في دولة البحرين. ويمكن إجمال القول بأن الزيادة في عدد عربات النقل لا يواكب نسبة الفاقد مقارنة بسنة ١٩٨٧م. وذلك من خلال مقارنة السنوات وأعداد الأنواع المذكورة أعلاه، حيث أنه كانت أعداد عربات النقل في سنة ١٩٨٧م قد بلغت ٢٠٧٤٣ (و ذلك بعد طرح اعداد الباصات العامه و الخاصه) وقد بدأت في التنازل إلى أن بلغت أدناها في سنة ١٩٩٠م. ثم بدأ تصاعد أعدادها حيث وصلت أقصاها في سنة ١٩٩٦م حيث بلغت ٢٧٢٢٤ (و ذلك بعد طرح اعداد الباصات العامه و الخاصه) وقد بدأت في التنازل إلى أن بلغت أدناها عربة نقل مختلفة الأحجام، وبمقارنة هذه السنوات والأعداد نجد أن نسبة

بيان حركة مرور شبكة الطريق في دواعي ليلة البحرين مقارنه بسنه ١٩٩٤م

(الجدول - ١٨)

التسلسل	السنة		
	٢٠١١	٢٠٠٥	١٩٩٤
١	١٦٤٧٩٠٠	١٢٨٨٢٠٠	٨٦٩٩٠٠ (عدد الرحلات (اوقات الذروة)
٢	١٢٦٢٠٠	١١٠٠٠٠	٧٤١٠٠ (عدد الرحلات (اوقات الذروة الصباحية)
٣	١٢٦٥٢٨٦	٩٨٧٢٧٤	٥٤٣٥٥٠٠ (عدد الرحلات (وقت الذروة الصباحية)
٤	١٢	٧٥	٤٥ (مجموع ساعات التأخير (وقت الذروة الصباحية)
٥	١١٠٧٨٢	٣٩٦٩٦	١٢٠٢٣

(*) دوله البحرين , وزارة الانتقل و الزراعة , اداره الطرق , الدراسه المشتركه لخطه طرق البحرين للفترة (١٩٩٥م - ٢٠٠٥م) , ١٩٩٦م.

بين الجدول التالي

- * بين الجدول متوسط المرور اليومي و عدد الرحلات اليوميه التي تتم على الشبكة
- * يتبين ان الساعه المتوسطة في هبوط مستمر
- * ينضج ضروره العمل على تحسين الشبكة لزياده الساعه المتوسطة

الزيادة السنوية لا يواكب على الأقل نسبة العقد السنوية^(٣) مما يعني أنه سوف يكون هناك هبوط حاد في قدرات النقل مع بداية الفترة المقبلة حيث تكون معظم وحدات الأسطول السري قد مر عليها أكثر من ١٠ سنوات وهو العمر الإقتراسي في التشغيل للسيارات في الدول الصناعية.^(٤)

٤-٤: حجم المرور وعقبات التطوير :-

تعتبر التحسينات التي يتم إدخالها في الطرق الرئيسية والتي ترتبط بالميناء الحالي متوقعة حالياً، لذا فمن المتوقع عدم اسعابها أي زيادة مستقبلية بالنسبة لكمية المرور المرتقبة ولا توجد أي دراسة بالنسبة لهذه الطرق خلال العقد المقبل عدا دراسات الصيانة السنوية وأعمال إعادة الرصف ودراسات لإنشاء طرق خارج الجزيرة الأم سوف تزيد الضغوط على الشبكة الرئيسية للنقل ، وقد يكون ذلك من الناحية العلمية مقبولاً نتيجة (أن تقدير كمية المرور إلى ما بعد أعوام كثيرة قادمة هو إجراء غير مستساغ نظراً لإحتمال التغير في الأوضاع الاقتصادية العامة للدولة وفي تعداد السكان والتوسع العمراني في الأراضي على طول الطريق وهو ما لا يمكن التنبؤ به بأي وجه من النجاة).^(٥)

٤-٥: الآثار السلبية للمشاكل المرورية :-

إن المرور الحالي الموحود على الشبكة الرئيسية للمرور يمكن أن يبيده الجدول رقم (١٨) "حركة المرور على شبكة الطرق في دولة البحرين مقارنة بسنة ١٩٩٤م"^(٦) حيث يظهر أن الرحلات خلال ٢٤ ساعة تصل إلى ٨٦٩٩٠٠ لمجموع السيارات المسجلة والذي سيصل خلال ٢٠٠٥ إلى ما يقارب ١٢٨٨٢٠٠ رحله وهو رقم رهيب مقارنة بسنة ١٩٩٤م، حيث أن عدد الرحلات قد تضاعفت إلى ما يقارب ١٠ أضعاف الرقم الذي تقوم عليه الدراسة، مما يعني أن الشبكة هذه يجب أن يتم إيجاد بدائل سريعة تستوعب نسبة كبيرة من هذه الزيادة، حيث أن الجزيرة الأم لا تستوعب مثل هذه الطرق، كما أن الطرق الرئيسية التي تربط الميناء شبه محدودة في أجراء كثيرة منها مما يسبب خسائر فادحة للدولة من جراء التعويضات وخلافه في حالة اللجوء لأي توسعه مستقبلية. ويبين الجدول مدى الإحتياجات التي من المنتظر حدوثها عند نقط الربط للطرق المحلية بالطرق الرئيسية، حيث أن السرعة المتوسطة في

(٣) تشكل نمرة المافد عالمياً ١٠% من أسطول النقل تشمل الحوادث والعطب المباشر وغير مباشر.

(٤) صلاح، عبد الوهاب، النقل الداخلي، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البري، (نعت للطبع).

(٥) نفس المرجع السابق (٤).

(٦) دولة البحرين، وزارة الأشغال والزراعة، إدارة الطرق المشتركة لخطة طرق البحرين ١٩٩٥م - ٢٠٠٥، ١٩٩٦م.

أوقات الذروة لسنة ١٩٩٤م قد وصلت إلى ٤٥ كيلو متر/ساعة، في حين أنها من المنتظر أن تصل إلى ٢٥ كيلو متر/ساعة سنة ٢٠٠٥، في حالة بقاء الشبكة بصورتها الحالية وسوف تبلغ ساعات التأخير المنتظرة ٣٩٦٩٦ ساعة سنة ٢٠٠٥ مقارنة بسنة ١٩٩٤م التي لا يتجاوز فيها ساعات التأخير عن ١٢٠٢٣ ساعة أي ما يقارب ثلاثة أضعاف الساعات التي تحملتها الدولة في سنة المقارنة.

٤-٦: الأوزان المسموح بمرورها على الطرق الرئيسية في دولة البحرين:-

يوجد دولة البحرين حالياً ١٨ طريقاً رئيسياً، يتم عليها جميع عمليات النقل والتوزيع، كما أن هناك جسرين لربط الجزيرة الأم "البحرين" بجزيرة المحرق - كما أن هناك جسر حديد تحت الإنشاء يربط ما بين جنوبي الحد في جزيرة المحرق والجزيرة الأم ليحل محل أقدم الجسرين المذكورين أعلاه (جسر الشيخ حمد).

والمحرق هي الجزيرة التي يقع فيها مطار البحرين الدولي، والشركة العربية لإصلاح السفن "أسرى" ومصنع كريات الحديد وكذلك الميناء المزمع إنشاؤه والذي يستخدم المنطقة الصناعية التي ستكون كم منطقة حرة تحت اسم "ميناء جنوب الحد"، ويتراوح أقصى أوزان يمكن أن تسير بها العربات من ٢١ طن تقريباً إلى ٥٨ طن، غير أن الدولة وحسب التشريعات المرورية المعمول بها قد حددت أقصى حمولات ممكن أن تسير على الطرق هذه بـ ٣٢,٥ طن / متري في حين أن أدناها هو ١٦,٢٥ طن / متري، أما على الجسور فلا يزيد كذلك عن الحد الأقصى وهو ٣٢,٥ طن/متري، وهذا يعود بدوره إلى اعتبار أن جميع حسابات طاقات الطرق في البحرين سوف يكون على مستوى هذه الحمولة، مع استبعاد الطريق الوحيد الرئيسي الذي حدد بـ ١٦,٢٥ طن متري (طريق زيد بن عيسى) ويبين الجدول رقم (٢٠) أقصى أوزان على الطرق في دولة البحرين.^(٧)

٤-٧: الطاقة الاستيعابية للطرق :

يتم حساب استيعاب الطرق في دولة البحرين عن طريق التالي :-

أ- حساب الأطوال البينية بين القاطرة والمقطورة.

ب- حساب المسافة الآمنة بين العربات.

^(٧) نفس المصدر السابق (٤).

أ- حساب المسافة الآمنة بين العربات :

تُحسب المسافة الآمنة بين عربات النقل حسب التالي :-

(١) السرعة المشرع بها للنقل بالنسبة للعربات الثقيلة.

(٢) الطول الكلي لعربات النقل.

ولقد إتضح أن المسافة الآمنة بين عربات النقل المستخدمة في دولة البحرين يتم على الحسابات التالية:-

(أ) إذا كانت السرعة أقل من ٥٠ كيلومتر / ساعة تكون المسافة الابتدائية هي ٢٠ طول عربة نقل متكاملة + الطول الكلي.

(ب) أما إذا كانت السرعة من ٥٠ كيلو متر/ ساعة فتكون المسافة الابتدائية هي ٣٠ طول عربة نقل متكاملة + الطول الكلي.

(ج) وحسب السرعة يتم إضافة ١/٢ الطول للمسافة الابتدائية أمام وخلف عربة النقل الأولى والأخيرة وهي بمجموعها المسافة الآمنة.

ولحساب إستيعاب الكيلو متر الطولي من عربات النقل على السرعة التي تتحرك بها عربات النقل حالياً (٥٥ كيلو متر/ساعة).

طول عربة النقل المتكاملة (ل) هي

$$ل = س + ق + س'$$

$$س = طول العربة الفاطرة = ٦ متر.$$

$$ق = المسافة البينية = ٢ متر.$$

$$س' = طول المقطورة = ٨ متر.$$

$$\therefore ل = ٦ + ٢ + ٨ = ١٦ متر.$$

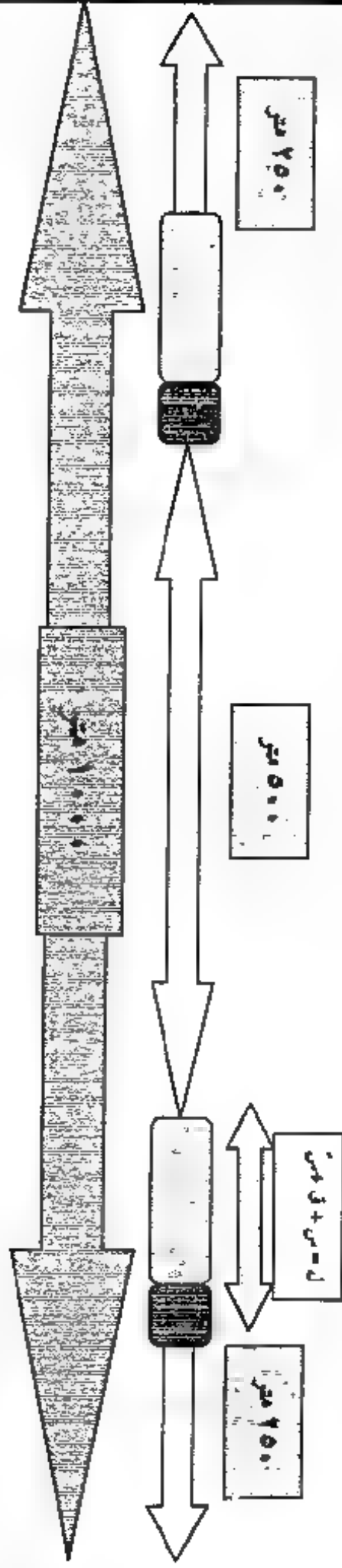
المسافة الآمنة لعربة النقل (م) $ل + ٢٠ =$

$$= ١٦ + ٢٠ \times ١٦ =$$

$$= ٣٣٦ متر.$$

وبإضافة ١/٢ الطول الأمان أمام وخلف أول وآخر عربة.

المسافة الإجمالية لنقل (م) = ل = ٢٠ * ل
 ل = س + ق + س
 س : ٦ متر ، ق : ٢ متر ، س : ٨ متر
 ل : الطول الكلي لعملية النقل = ١٦ متر
 استهلاك الطاقة من عربات النقل = ١٠٠٠٠ / (١٠,٥ م)
 = ٥٠٠ / ٢ = ٢٠٠٠ / ١٠٠٠٠ =



٠ المسافة الآمنة للعربة الامامية أو الخلفية هي:

$$(م) + \frac{1}{2} (م) = ٥٠٤ متر.$$

٠ استيعاب الكيلو متر الطولي من عربات النقل = ١٠٠٠ / ١,٥ (م).

$$= ١٠٠٠ + ٥٠٠ - ٢ عربة نقل.$$

اللوحة رقم (١) تبيين الحسابات أعلاه.

وهذا الإستيعاب يمثل المسافة المطلوبة لمعامل الأمان المطلوب والذي يجب أن لا يمس تحت أي ظرف. لأنه يؤثر بالسلب على الدولة في حالة تقليل المسافة أو على حركة المرور ومرونتها إذا أريد تجنب الدخول القومي بصورة مباشرة تكلفة الحوادث الناتجة عن زيادة السرعة وتقليل المسافة الآمنة ، ولكن ما زالت التأثيرات الغير مباشرة موجودة في جميع الحالات المعاكسة.

وتعتبر أطوال الطرق في دولة البحرين الموصلة من الميناء إلى أماكن التوزيع ذات طول متوسط لا يزيد في أحسن الحالات عن ٢٠ كيلو متر / ساعة، وحيث أن حركة البضائع تتمثل أساساً في الحركة من وإلى ميناء سلمان البحري فبذلك يمكن تحديد حركة عربات النقل من هذا الميناء حيث تتواجد السلع المستوردة والمصدرة.

وبافتراض خروج فافلة متكاملة في الإتجاه الواحد وحسب متوسط المسافات في دولة البحرين يكون إستيعاب الطريق كالتالي :-

إستيعاب الطريق حسب المسافة المتوسطة = ع ك ط × ع ع ك ط

حيث ع ك ط : عدد الكيلو مترات الطولية في المسافة المتوسطة.

ع ع ك ط : عدد العربات التي يمكن تسييرها في الكيلو متر الطولي .

$$= ٢٠ كيلو متر طولي × ٢ عربة = ٤٠ عربة نقل متكاملة.^(١)$$

^(١) عربة نقل متكاملة تعني عربة بمقطورة.

ب- عدد الأطنان المنقولة في القافلة الواحدة :-

ويمكن حساب كمية النقل للقافلة الواحدة في الاتجاه الواحد كالتالي :-

- أقصى حمولة مسموح لها بالسير على الطرق في دولة البحرين هي ٣٢,٥ طن متري.
- وعدد العربات في القافلة الواحدة حسب متوسط المسافات في دولة البحرين هي ٤٠ عربة نقل متكاملة.

$$\therefore \text{عدد الأطنان المنقولة} = ٣٢,٥ \times ٤٠$$

$$= ١٣٠٠ \text{ طن متري.}$$

ج - حساب زمن الرحلة :

يتم حساب زمن الرحلة حسب المعادلة التالية :-

$$\text{زمن الرحلة} = \text{ن س} + \text{ن ش} + \text{ن ظ} + \text{ن م} + \Delta \text{ ن}$$

حيث

ن س : الزمن اللازم لقطع ٢٠ كيلو متر طولي (دقيقة).

ن ش : الزمن اللازم للشحن (دقيقة).

ن ظ : زمن الإنتظار (دقيقة).

ن م : زمن عبور الإشارات المرورية (دقيقة).

Δ ن : فوارق التحركات المتتالية للقافلة (دقيقة).

\therefore الزمن اللازم لقطع ٢٠ كيلو متر طولي بسرعة ٤٥ كيلو متر / ساعة

$$= \frac{٢٠ \times ٦٠ \text{ (دقيقة)}}{٤٥} \approx ٢٧ \text{ دقيقة.}$$

- زمن الشحن والتفريغ (مفترض) هو ١ ساعة.
- زمن الإنتظار (المفترض) هو ٢٠ دقيقة.
- زمن المرور (المفترض) هو ٣٥ دقيقة.
- فوارق التحركات المتتالية (مفترض) هي ٢٣ دقيقة.

$$\therefore \text{زمن الرحلة للقافلة} = ٢٧ + ٦٠ + ٢٠ + ٣٥ + ٢٣ = ١٦٥ \text{ دقيقة.}$$

أي أن زمن الرحلة للقافلة هو ٤٥ دقيقة ٢ ساعة.

٣- أقصى كمية يمكن نقلها على الطرق في دولة البحرين / يوم :-

حسب تشريعات العمل العالمية التي حددت ساعات العمل بـ ٨ ساعات يومياً في الحالات العادية.

∴ عدد القوافل اليومية = عدد ساعات العمل ÷ زمن الرحلة.

$$= 160 \div 8 \times 60$$

$$\equiv 3 \text{ قافلة يوميا.}$$

∴ كمية الأطنان المنقولة / يوم في الاتجاه الواحد هي :-

عدد الأطنان المنقولة في الرحلة × عدد الرحلات

$$= 3 \times 1200 = 3600 \text{ طن متري / يوم.}$$

٤-٨: حساب عدد عربات النقل التي تتحرك تحت عامل الأمان الكامل لدولة البحرين:

من الجداول الإحصائية التي وردت من دولة البحرين في إحصائيات التجارة الخارجية لسنة ١٩٩٦م ، بلغت الكمية المتداولة للبضائع في الدولة في الاتجاهين ١١٩٧٤٧٢٥ طن/متري. وإذا كان عدد أيام العمل الرسمية بالدولة هو ٢٤٩ يوم، فإن عدد العربات التي يمكن أن تتحرك داخل الطريق بأمان هو :

$$= \frac{11974725}{249} \equiv 84092 \text{ عربة نقل / يوم.}$$

$$\text{أي } \equiv 24046 \text{ عربة نقل / يوم في الاتجاه الواحد.}$$

وقد تم احتساب عدد العربات / يوم في صورة عامة ، كما يمكن احتساب العربات في الاتجاهين فقط (إستيراد وتصدير) حيث يتم ذلك فقط في الحالات العادية دون حدوث أي حالات للطوارئ لتحويل بضائع إعادة التصدير أو البضائع العابرة إلى وسيط نقل آخر (بري بواسطة العربات).

أ- حساب عدد عربات النقل / يوم (في حالة الإستيراد):

(١) حالة البضائع الطازجة :

بلغت الكميات الطننية الطازجة التي تم إستيرادها لدولة البحرين لسنة ١٩٩٦م ما مقداره ٢٨٧٤٠٢,٧٧ طن متري
(أ) عدد القوافل / سنة

$$= \frac{\text{الكمية الطننية / يوم}}{\text{عدد الرحلات / يوم}}$$

$$= \frac{287402.77}{(3900)} \approx 211 \text{ قافلة / سنة}$$

(ب) عدد العربات / يوم

= الكمية الطننية / (الكمية المسموح بها للعربة × عدد أيام العمل)

$$\approx \frac{287402.77}{32.5 \times 249} \approx 36 \text{ عربة نقل / يوم}$$

(٢) حالة البضائع الخطيرة :-

بلغت الكميات الطننية للبضائع الخطيرة التي يتم إستيرادها لدولة البحرين سنة ١٩٩٦م ما مقداره ٣٦٢٠٦٨,٩٠٢ طن متري.
(أ) عدد القوافل / سنة

$$= \frac{362068.902}{(3900)} \approx 279 \text{ قافلة / سنة}$$

(ب) عدد العربات / يوم

$$\approx \frac{362068.902}{249 \times 32.5} \approx 45 \text{ عربة نقل / يوم}$$

(٣) حالة البضائع العامة :-

بلغت الكميات الطنية للبضائع العامة التي يتم إستيرادها لدولة البحرين سنة ١٩٩٦م ما مقداره ٧٥١٨٥٨٧,٦٩٠ طن متري.

(أ) عدد القوافل / سنة

$$= \frac{(٣٩٠٠)}{(٣)} / ٧٥١٨٥٨٧,٦٩٠ \equiv ٥٧٨٤ \text{ قافلة / سنة}$$

(ب) عدد العربات / يوم

$$\equiv \frac{٧٥١٨٥٨٧,٦٩}{٢٤٩ \times ٣٢,٥} \text{ عربة نقل / يوم}$$

(٤) حالة البضائع ذات الطبيعة الخاصة :-

بلغت الكميات الطنية للبضائع ذات الطبيعة الخاصة التي يتم إستيرادها لدولة البحرين سنة ١٩٩٦م ما مقداره ١٥٦١٦,٧١٢ طن متري.

(أ) عدد القوافل / سنة

$$= \frac{(٣٩٠٠)}{(٣)} / ١٥٦١٦,٧١٢ \equiv ١٢ \text{ قافلة / سنة}$$

(ب) عدد العربات / يوم

$$\equiv \frac{١٥٦١٦,٧١٢}{٢٤٩ \times ٣٢,٥} \text{ عربة نقل / يوم}$$

∴ المجموع اليومي لعربات النقل التي تسير على الطريق/ يوم لنقل البضائع في إتجاه واحد (إستيراد).

$$= ٣٦ + ٤٥ + ٩٣٠ + ٢ \text{ عربة نقل / يوم}$$

و بما ان ميناء سلمان البحري يرتبط به ٣ طرق رئيسية ويعنى ذلك أنه لو افترضنا توزيع العدد اليومي على هذه الطرق بالتساوي، فيكون نصيب كل طريق يوميا هو كالتالي :-

$$\text{نصيب كل طريق} = \frac{\text{المجموع اليومي لعربات النقل} / \text{يوم}}{\text{عدد الطرق التي يرتبط بها الميناء.}}$$

$$= \frac{١٠١٣}{٣} \cong ٣٣٨ \text{ عربة نقل} / \text{طريق}$$

٢- حساب عدد عربات النقل / يوم (في حالة التصدير):

(١) حالة البضائع الطازجة :-

بلغت الكميات الطنية للبضائع الطازجة التي يتم تصديرها من دولة البحرين سنة ١٩٩٦م ما مقداره ٢٨٩٢٥٧,٩٢٩ طن متري.

(أ) عدد القوافل / سنة

$$= \frac{(٣٩٠٠)}{(٣)} / ٢٨٩٢٥٧,٩٢٩ \cong ٢٢٣ \text{ قافلة} / \text{سنة}$$

(ب) عدد العربات / يوم

$$\cong \frac{٢٨٩٢٥٧,٩٢٩}{٢٤٩ \times ٣٢,٥} \cong ٢٨ \text{ عربة نقل} / \text{يوم}$$

(٢) حالة البضائع الخطرة :-

بلغت الكميات الطنية للبضائع الخطرة التي يتم تصديرها من دولة البحرين سنة ١٩٩٦م ما مقداره ٣٦٧٩٣٢,٣٨٤ طن متري.

(أ) عدد القوافل / سنة

$$= \frac{(٣٩٠٠)}{(٣)} / ٣٦٧٩٣٢,٣٨٤ \cong ٢٨٤ \text{ قافلة} / \text{سنة}$$

· (ب) عدد العربات / يوم

$$40 \cong \frac{367932,384}{249 \times 32,5} \text{ عربة نقل / يوم}$$

(٣) حالة البضائع العامة :-

بلغت الكميات الطننية للبضائع العامة التي يتم تصديرها من دولة البحرين سنة ١٩٩٦م ما مقداره ٦٥٨٤٧٤٦,٧٥٨ طن متري.

(أ) عدد القوافل / سنة

$$= \frac{(3900)}{(3)} / 6584746,758 = 5.66 \text{ قافلة / سنة}$$

(ب) عدد العربات / يوم

$$814 \cong \frac{6584746,758}{249 \times 32,5} \text{ عربة نقل / يوم}$$

(٤) حالة البضائع ذات الطبيعة الخاصة :-

بلغت الكميات الطننية للبضائع ذات الطبيعة الخاصة التي يتم تصديرها من دولة البحرين سنة ١٩٩٦م ما مقداره ١٥٧٤٣,٩١٩ طن متري.

(أ) عدد القوافل / سنة

$$= \frac{(3900)}{(3)} / 15743,919 = 13 \text{ قافلة / سنة}$$

(ب) عدد العربات / يوم

$$2 \cong \frac{15743,919}{249 \times 32,5} \text{ عربة نقل / يوم}$$

∴ المجموع اليومي لعربات النقل التي تسير على الطريق/ يوم لنقل البضائع في اتجاه واحد (تصدير).

$$= ٣٦ + ٤٦ + ٨١٤ + ٢ - ٨٩٧ \text{ عربة نقل / يوم}$$

كما أنه في هذه الحالة ينطبق توزيع المجموع اليومي على الطرق الثلاثة التي ترتبط بالميناء كالتالي :-

$$\therefore \text{ نصيب كل طريق} = \frac{٨٩٨}{٣}$$

$$\cong ٢٩٩ \text{ عربة نقل / طريق}$$

ج - أقصى عدد من عربات النقل يتحرك بأقصى عنصر أمان على الطرق في دولة البحرين:

يمكن حساب أقصى عدد من عربات النقل التي يمكن أن تتحرك بأمان على شبكة الطرق الرئيسية فقط في دولة البحرين والتي ترتبط بميناء سلمان كالتالي :-

- متوسط مسافات النقل = ٢٠ كيلو متر طولي.
- استيعاب الكيلومتر الطولي = ٢ عربة نقل ثقيل.
- عدد الرحلات / يوم عمل = ٣ رحلات.

∴ أقصى عدد من عربات النقل الثقيل = $٢٠ \times ٢ \times ٣ = ١٢٠$ عربة نقل ثقيل.

∴ أقصى عدد من عربات النقل للطرق الثلاثة = $١٢٠ \times ٣ = ٣٦٠$ عربة نقل ثقيل/يوم.

يتضح مما تقدم أن عدد العربات التي تسير/يوم ، أكثر من طاقات الطرق ، وهذا يشكل خطورة بالغة في عنصر النقل، وينبه الباحث هنا إلى مكامن الخطر التي يمكن حدوثها من جراء إرتفاع نسبة كثافة المرور في الطرق الرئيسية.

د- زيادة استيعاب الطرق الرئيسية المتصلة بميناء سلیمان :-

لقد إرئى الباحث إيجاد بديل للوضع الحالي بنفس الإمكانيات مع الوضع في الاعتبار أن جميع المسافات الآمنة قد تم إحتسابها على سرعة أقل من ٥٠ كيلومتر/ساعة، فإن زيادة الإستيعاب يمكن دراسته من خلال النقاط التالية :

(١) زيادة السرعة:

إن الزيادة في السرعة قد تؤدي إلى زيادة الإستيعاب للطريق من حيث تقليل زمن الرحلة إلا أنه في مثل هذه الحالة لابد من زيادة المسافة الآمنة وهذا سوف يؤدي إلى تقليل أعداد عربات النقل في الرحلة الواحدة وهذا قد يسبب نوعاً من تقليل كمية المنقول في الرحلة الواحدة والذي يؤدي بدوره إلى نوع من التكدس.

(٢) تقليل السرعة :

إن تقليل السرعة عامل مهم من أجل الحصول على مسافات آمنة أقل تزيد من إستيعاب الطريق وهو أقرب للواقع ونجد أنه في هذه الحالة يزيد زمن الرحلة وبالتالي أيضاً يحدث تكدس في البضائع في أماكن تواجدھا سواء في الميناء أو عند نقاط الإنتاج والذي بدوره يسبب إضطراب في الأسواق لعدم إتزان دائرة التوزيع.

هـ- الحلول الحالية للحركة على الطرق في دولة البحرين :-

لقد ظهر جلياً من خلال الدراسة توزيع المجموع اليومي للطرق الرئيسية والمرتبطة بالميناء والتي يتم عليها النقل في الإتجاهين كالتالي:

أ- في إتجاه الإستيراد = ٣٣٨ عربة نقل ثقيل/يوم.

ب- في إتجاه التصدير = ٢٩٩ عربة نقل ثقيل/يوم.

في حين أن الطرق في حالة أيام العمل العادية لا تستوعب حركة النقل المطلوبة بمعامل الأمان العادي الطبيعي، ويتم توزيع باقي الأتصبة لرفع عامل الأمان على العمل خلال الأجازات الرسمية وعطلات نهاية الأسبوع والمناسبات الرسمية والأعياد، مما يعني وضع أجور إضافية لعمال النقل، نتيجة ذلك يؤدي بدوره إلى زيادة المنفق من حسابات الدولة.

٤-٩: حساب عربات أسطول النقل والغير مشتركة في عملية النقل :-

لقد تم اعتبار أسطول النقل البري في دولة البحرين كأسطول يعمل بكامل طاقاته ولكن هناك عناصر يجب عدم تجاهلها وهي :-

أ- فترة الصيانة والإصلاح.

ب- الفاقد السنوي.

ج- أعمار السيارات وفترة الصلاحية الافتراضية.

أ- فترة الصيانة والإصلاح :-

تقدر فترة الصيانة والإصلاح بكفاءة ورش الصيانة، وتوفر العامل البشري المدرب تدريباً جيداً على عمليات الصيانة، وإنه من الممكن حساب هذه الفترة بحوالى ١٠ ساعات تشغيل، وحسب عدد ساعات التشغيل الدولي فأنها تستمر لمدة ١,٢ يوم عمل، وحيث أن العمود الافتراضي الواجب للصيانة هو بمعدل مرة كل ٥٠٠ كيلو متر تشغيل وهذه تعنى أنها تتوقف عن العمل لمدة ٣ أيام عمل وبالنظر بأن أيام العمل الرسمية هي ٢٤٩ يوم عمل فيمكن حساب العربات التي لا تشترك في عملية النقل نتيجة الصيانة كالتالى :-

$$\text{عدد عربات النقل التي تكون خارج الخدمة سنوياً} = \frac{\text{عدد أيام الصيانة} \times \text{اشهر السنه} \times \text{أسطول النقل}}{\text{عدد أيام العمل الرسمية}}$$

$$= \frac{27224 \times 12 \times 3}{249}$$

$$= 3936 \text{ عربة نقل / سنة}$$

ب- الفاقد السنوي :-

يتصح أن العمر الافتراضي لأسطول عربات النقل هو ١٠ سنوات، حيث أنه ثبت بأن الفاقد سنوياً هو ١٠% من مجموع عربات النقل وذلك حسب ما تم إستباطه من خلال قراءات متعددة، وبالتالي يمكن حساب عربات النقل التي تخرج سنوياً من أسطول النقل البري والسذى يجب تعويضه وإيجاد وسائل إحلال لذلك الفاقد، ويمكن إحتسابه كالتالى :-

$$\text{عدد عربات النقل المفقودة} = \frac{\text{عدد عربات النقل} \times 10}{100} = 2722,4 \text{ عربة نقل/سنه}$$

ج - عربات النقل وفترة الصلاحية الافتراضية :

إن مصانع إنتاج عربات النقل تقوم بإنتاج قطع الغيار اللازمة لتشغيل العربات لمدة لا تزيد عن ١٠ سنوات، أي أنه في أحسن الأحوال بالنسبة لعربات النقل التي لا تفقد في حوادث فإن نسبة تواجد عربة نقل للتشغيل الأمثل سوف تقل بدرجة ملحوظة بعد هذه الأعوام العشرة، لذلك فإن عمر عربات النقل إن زاد عن عشر سنوات فإنه لا يصلح للتشغيل الإقتصادي، وهذا يعني إضافة ١٠% كفاقد لعدد عربات النقل وهي = ٢٧٢٢,٤ عربة نقل تقيل/سنة.

∴ نستخلص من ذلك التالي :-

إن مجموع عربات النقل حسب النقاط التي تم ذكرها أعلاه والتي عملت فعلياً خلال سنة ١٩٩٦م هي كالتالي :-

$$\text{ع ع ش ٩٦} = \text{ع ك} - (\text{ع خ} + \text{ع ق} + \text{ع ص})$$

حيث :-

ع ع ش ٩٦ :	عربات نقل مشتركة فعلياً للسنة ١٩٩٦م.
ع ك :	عدد العربات الكلية.
ع خ :	عدد العربات خارج الخدمة.
ع ق :	عدد العربات المفقودة.
ع ص :	عدد العربات التي إنتهت فترة صلاحيتها.

$$= ٢٧٢٢٤ - (٢٧٢٢,٤ + ٢٧٢٢,٤ + ٣٩٣٦)$$

$$\cong ١٧٨٤٠,٢ \text{ عربة نقل}$$

في حين أن ٩٣٨٣,٨ عربة نقل يتطلب تعويضها وذلك للمشاركة في نقل البضائع المستوردة والمصدرة لنوالة البحرين والإستعداد لأي زيادة غير مخططة كالحالات الطارئة.

كما يتضح أن هناك ضغطاً على الطرق الثلاثة الموصلة للميناء من الأنواع المختلفة لأسطول النقل البري حيث أن هذه الطرق لو قدر للأسطول العمل بصورة مستمرة فإن نصيب كل طريق من أسطول النقل وقد يصل إلى ٣٠٠% من طاقة إستيعاب الطريق.

٤-١٠: الطرق الدولية التي تربط دولة البحرين بدول الجوار:

نظرا لكون دولة البحرين أرخبلا مكونا من ٣٣ جزيرة أكبرها جزيرة البحرين (الأم) فقد تم ربط الجزيرة بشبه الجزيرة العربية والمملكة العربية السعودية - عن طريق جسر الملك فهد وهو الطريق الوحيد الذي يربط البحرين بدول الجوار والخريطة رقم (٤) تبين موقع جسر الملك فهد و إرتباطه مع شبكة الطرق في دولة البحرين.

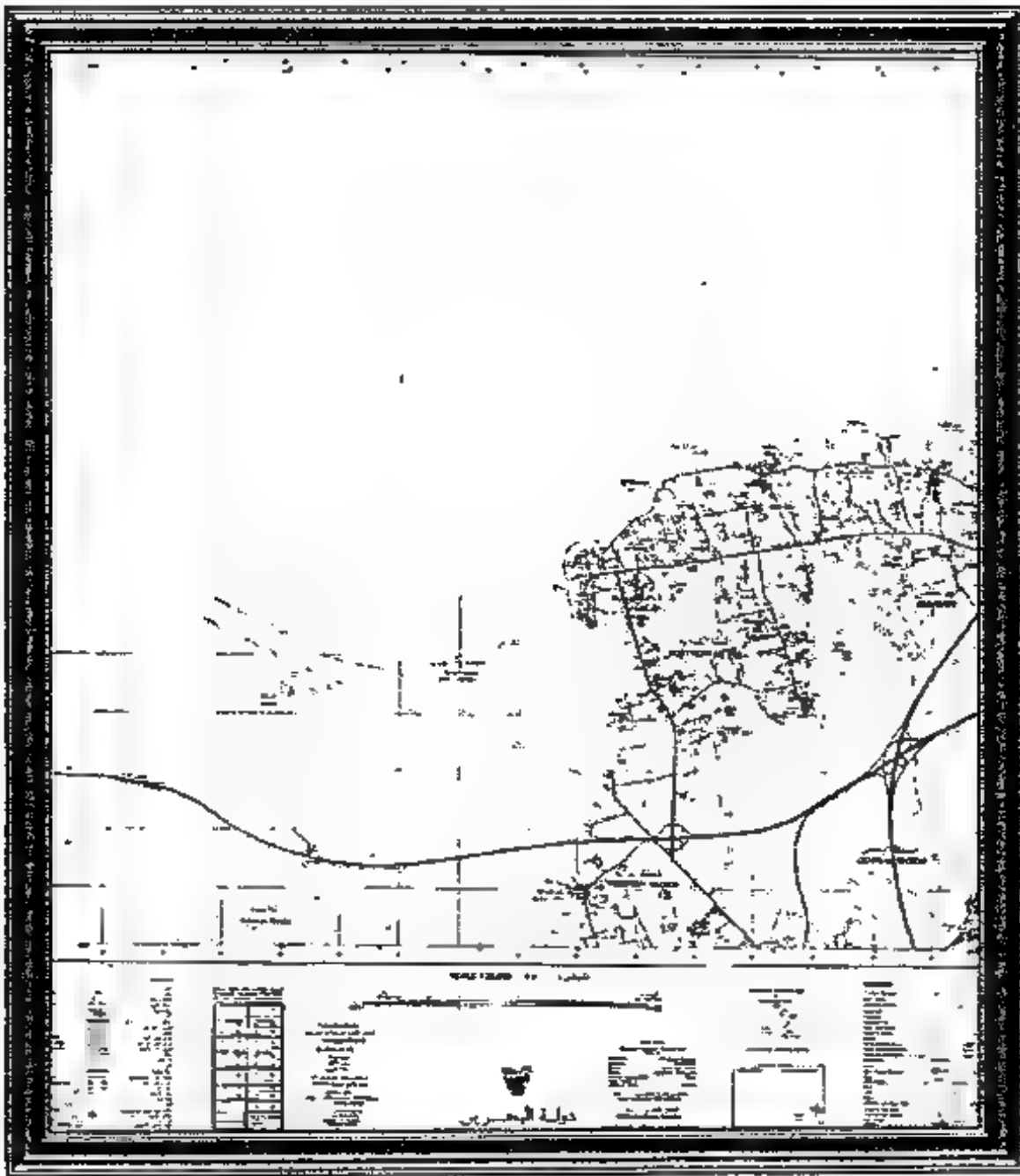
أ- جسر الملك فهد :-

يعتبر جسر الملك فهد هو الشريان الوحيد الممتد بين دولة البحرين وشبه الجزيرة العربية ، وقد كان موضوع بناء جسر يربط دولة البحرين بالمنطقة الشرقية بالمملكة العربية السعودية يراود أفكار السياسيين والإقتصاديين في البلدين منذ أمد بعيد تعبيرا عن زيادة تشمل الإتصال وزيادة الترابط بينهما وبين دول مجلس التعاون العربية الخليجية.

وفي عام ١٩٦٥م بدأت فكرة إنشاء هذا الجسر تتبلور بصورة رسمية وذلك أثناء زيارة الملك فيصل بن عبد العزيز - رحمه الله - إلى المنطقة الشرقية حيث قام وقد برئاسة رئيس الوزراء للتمهيد لفكرة المشروع وفي عام ١٩٦٨م تم تشكيل لجنة مشتركة بين البلدين لدراسة إمكانية تنفيذ المشروع، وقد قامت اللجنة بدراسة ميدانية وبمشاركة البنك الدولي وإعتبارا من سنة ١٩٨٢م بدأ العمل فيه وتم إفتتاح الجسر في ٢٦ نوفمبر ١٩٨٦م.

يتكون الجسر من ٣ مسارات (هناك مسار للحالات الطارئة) بإتجاهين متوازيين، ويبلغ طول الجسر ٢٥ كيلو متر ويبدأ من الجانب السعودي من منطقة العزيزية التي تقع جنوب مدينة الخبر وتبعد عنها بنحو ٦ كيلومترات ، وفي الجانب البحريني يبدأ الجسر من منطقة الجصرة التي تقع بالقرب من العاصمة " المنامة " .

ويشتمل الجسر بشكل عام على خمسة جسور ومسبح ردميات. وأنشئت جزيرة إصطناعية مردومة في عرض البحر مساحتها ٦٦٠ متر مربع أقيمت عليها مباني المؤسسة العامة لجسر الملك فهد والإدارة الحكومية الأخرى وباقي الوحدات الضرورية، وقد تم إنشاء طرق تربط الجسر بشبكة الطرق الداخلية بطول ٣٢ كيلو متر إلى مدينة الخبر والظهران وبطول ١٣ كيلو متر حتى مدينة المنامة، كما بلغت التكلفة الإجمالية للجسر والمرافق التابعة له ما يقارب ٧٣٣ مليون دولار.



الخريطة رقم (٦) تبين موقع ربط جسر الملك فهد مع الشبكة الرئيسية في دولة البحرين

(١) أطوال الرصميات :-

(أ) ٦١٧,٥١ متر.	(هـ) ٣٢٧,٥٠ متر.
(ب) ٩١٧,٥٢ متر.	(و) ٦٥٧,٥٠ متر.
(ج) ٩٩٢,٥٢ متر.	(ز) ١٨٩٢,٥٠ متر.
(د) ٢٢٩٠,٠٠ متر.	

(٢) أطوال الجسور :-

(أ) ٩٩٠ متر.	(د) ٣٤٥٠ متر.
(ب) ٢٠٥٠ متر.	(هـ) ٩٠٥ متر.
(ج) ٥١٥٠ متر.	

ب- أقصى وزن للمسير على الجسر وأقصى سرعة :-

ويعتبر أكبر وزن لعربة نقل متكاملة بما فيها الحمولة لا يزيد ص ٤٥ طنا والحمولة القصوى لكل محور ١٣ طن وبارتفاع ٤,٥ متر، كما تتحرك السيارات بموجب الإستمارات الجمركية المعدة لهذا الغرض من قبل البلدين أما بالنسبة لعربات النقل فإنها تتحرك بموجب الإستمارة الجمركية أو بموجب بيان الحمولة (المانافست)، أما الشاحنات الغير مسجلة بإحدى دول المجلس فتتحرك بموجب (دفتر مرور مياحي) ، كما تعتبر السرعة القصوى على الجسو لا تزيد عن ٨٠ كيلومتر / ساعة ^(١) .

ج - الإستخدام :-

يعتبر جسر الملك فهد أحد المفاذ المستخدمة بصورة شبه مستمرة للمسافرين من وإلى دولة البحرين والجدول رقم (٣٩) يبين أعداد المسافرين عن طريق جسر الملك فهد في الأعوام (١٩٨٩-١٩٩٦) ^(١٠) وحركة السفر عليه.

٤- أما بالنسبة لحركة البضائع على الجسر فقد بلغت سنه ١٩٩٥ م ٤٤٠٥٦١,٩٣٨ طن /مترى، أما في سنة ١٩٩٦ م فقد بلغت ١١٢٤١٦١,٠٦٨ طن /مترى أي بزيادة قدرها ٦٨٣٥٩٩,١٣٠ طن /مترى أي بنسبة تقارب ٢٥٥%.

^(١) المؤسسة العامة لجسر الملك فهد، ١٩٨٦م.

^(١٠) دولة البحرين، وزارة الداخلية، النشرة الإحصائية ١٩٩٦، الإدارة العامة للأمن العام، ١٩٩٦م.

المسافرين عن طريق جسر الملك فهد في الأعوام (١٩٨٩م - ١٩٩٦م) (+)

(الجدول - ٢١)

التسلسل	السنة	عدد المسافرين	لزيادة	النقصان	النسبة
١	١٩٨٩م	٣.٩٩٨٧٢	-	-	-
٢	١٩٩٠م	٢.٣٦١٩٩	-	٦٣٦٧٣	%٢
٣	١٩٩١م	٣٦٤٨٦٥٢	٦١٢٤٥٣		%٢٠
٤	١٩٩٢م	٣٥٦.٥٥٨	-	٨٨٣٩٤	%٢
٥	١٩٩٣م	٤٣١٥٦٣١	٧٥٥.٧٣	-	%٢١
٦	١٩٩٤م	٥١٨٣٩٦٦	٨٦٨٣٣.٠	-	%٢٠
٧	١٩٩٥م	٤٧٣٣٦٣.٠	-	٤٥.٣٣٦	%٩
٨	١٩٩٦م	٤١٧٨٣.٣	-	٥٥٥٣٢٧	%١٢

(+) دولة البحرين، وزارة الداخلية، النشرة الإحصائية ١٩٩٦م، الإدارة العامة للأمن العام، ١٩٩٦م.

الفصل الخامس

وسائل النقل الحالية ووسائل النقل المقترحة

الفصل الخامس

وسائل النقل الحالية ووسائل النقل المقترحة

٥-١: أسطول النقل الثقيل :-

لقد ظهر من الفصل السابق أن حجم الأسطول المفترض قيامه بعمليات النقل في دولة البحرين يصل إلى ١٧٨٤٣,٢ عربة نقل من مختلف الأحجام ، ونظراً لكون دولة البحرين ذات مساحة لا يتخطاها أي أنهار حيث تبلغ أراضي البحرين مجتمعة ٦٨٧,٧٥ كيلو متر مربع ، فبعد أن الأسطول البري الحالي هو القائم بجميع العمليات المتعلقة بالنقل الداخلي ويعتبر ذلك وسيلة نقل متفردة أي لا يشترك معه أي وسائل نقل أخرى . وعدد وحدات الأسطول المتبقي هذا يدخل في تكوينها عربات نقل وبطراً أن كل عربة نقل تقبل يقابلها ٣ عربات نقل خفيف لإستكمال العملية اللوجستية للبضائع المتداولة فإن ذلك يعني إستبعاد النقل الخفيف والذي يقوم بالتوزيع أو التجميع في النقاط الخاصة بذلك أي أن :-

عدد العربات = عدد العربات المختلفة - عدد العربات النقل المشترك

حيث أن عدد عربات النقل المشترك - عدد عربات النقل المشترك بعد الفاقد

$$= ١٧٨٤٣,٢ - ٥١٣٢$$

$$= ١٢٧١١,٢ عربة نقل ثقيل$$

كما أن عربات النقل المستخدمة للمقاولات والتي عادة ما تقوم بنقل المواد المختلفة من نقاط التوزيع إلى نهايات خطوط النقل لمثل هذه البضائع المستخدمة في الإنشاءات المختلفة يمكن إخراجها من الأسطول المتبقي و هي :

= عربات النقل الثقيل - عدد عربات النقل المستخدم للمقاولات بعد المعاقيد

$$= ١٢٧١١,٢ - ٣٥٣$$

$$= ١٢٣٥٨,٢ عربة نقل ثقيل$$

وهذا الناتج يتكون من عربات نقل وهي الصغيرة والكبيرة منها وهي تعادل نسبة ١ : ٢ لإستكمال العملية اللوجيستية.
 ∴ العدد المتبقي هو :

$$= 12358,2 - 8237 - 4121,2 \text{ عربة نقل ثقيل.}$$

٥-٢: طاقة النقل لأسطول عربات النقل الثقيل :-

لحساب طاقة النقل لهذا الأسطول سنوياً بأسلوب التشغيل الأمثل وفي إتجاه واحد
 = [(عدد عربات الأسطول / ٢) × عدد الدفعات اليومية × أقصى حمولة
 × عدد أيام العمل الرسمية] × الشوارع المتصلة بالميناء
 = ١٦,٦٦٢,٤٥٨ طن / سنة

أي أن طاقة النقل للطرق الحالية في الإتجاه الواحد هي:

$$= (م ط \times ع ع ن \times ع ر ي \times ع س \times ق ح) \times ش م م \text{ حيث :-}$$

م ط : متوسط الطول بالكيلو متر الطولي.

ع ع ن : عدد عربات النقل للكيلو متر الطولي.

ع ر ي : عدد الرحلات اليومية.

ع س : عدد أيام العمل الرسمية في السنة.

ق ح : أقصى حمولة مسموح لها بالمرور.

ش م م : الشوارع المتصلة بالميناء.

$$= (3 \times 32,5 \times 249 \times 3 \times 2 \times 20) \times 3$$

$$= 2,913,300 \text{ طن متري / سنة.}$$

وهذا يؤدي إلى أن :-

الأسطول الحالي قادر على تداول البضائع الموجودة في الإتجاهين في الدولة ولكن هناك ضغط على الطرق يعادل ٣٠٠% من المروض حركته على هذه الطرق.

٥-٣: أهمية عملية النقل :-

تحتاج أي مؤسسة تجارية أو المصانع التي تعمل في الإنتاج السلعي إلى المعرفة التامة بعناصر متعددة أهمها عنصر تكاليف النقل وكذلك تعريف الناقلين بوساطة تحليل مستوى الخدمة المقدمة ، حيث ينظر لهذا العنصر على مدى إمكانية الناقل من تحقيق تسليم البضائع في الوقت المحدد والذي ينطوي على تنسيق عمليات النقل لتحقيق أفضل خدمة بأقل تكلفة مع المحافظة على الجودة في جميع مراحل النقل.

ونجد أن النقل يدخل في جميع مراحل العمل من توفير المواد الخام إلى مراحل التصنيع المختلفة إلى النقل داخل المصنع ومن ثم خروجه إلى المخازن الرئيسية ونقله إلى مناطق التوزيع وحتى وصوله إلى المستهلك. الشكل رقم (١) تبين ذلك.

ونحن أن المؤسسات التجارية أو المصانع هذه تتبنى هذه خطط إما من ناحية تحقيق خفض التكاليف وخصوصاً التوزيع والنقل أو شركات تسعى إلى تقديم مستوى خدمة معين والذي يؤدي بدوره إلى تخصيص ثمن السلعة للمستهلك أو شركات تضع نظام تحكم لتحقيق الأمان خلال الشحن وخلال مسار الشحنة^(١).

ولاشك أن دولة البحرين بتفرد واسطة النقل فيها والتي يكون فيها تكلفة النقل عالية جداً مقارنة بالوسائل الأخرى ، غير أن صغر المسافة المتوسطة المقطوعة تلاشى هذا الإرتفاع في التكلفة.

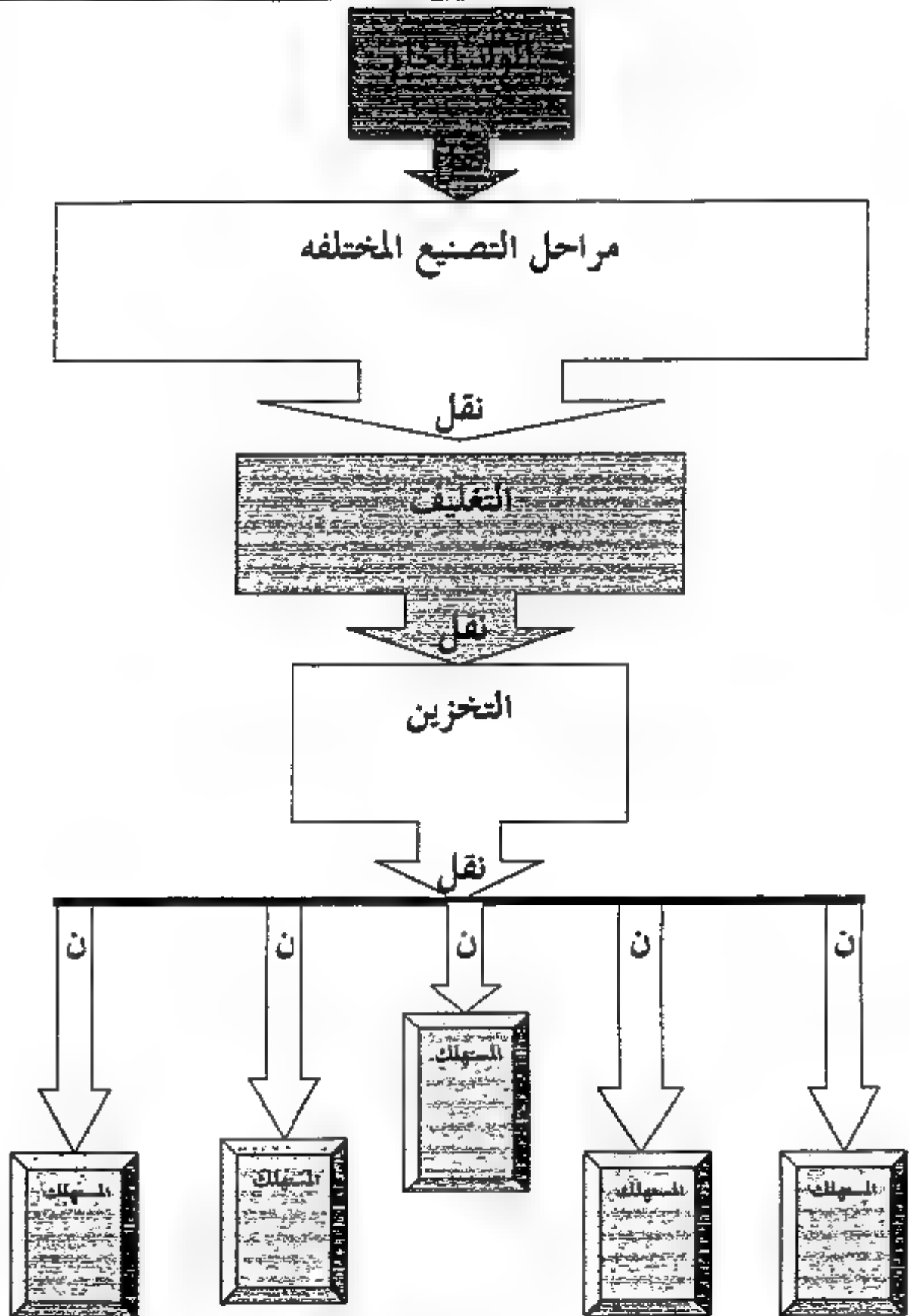
ولكن يعتمد النقل في دول العالم ونظم تطويره على القيمة الاقتصادية والتي تكون قيمة مضافة على قيمة ثمن المنقول ، بمعنى أن :

قِيَمَةُ السَّاعَةِ = من + من

س: قيمة المنقول. حيث

ص: قِيَمَةُ النُّقْلِ.

⁽¹⁾ ميرد، محمد شفيق الصاوي، التوجسيات للمعاصرة، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ١٩٩٧م (تحت الطبع).



الشكل رقم (١)

وكما سبق شرحه فإن النقل يشكل عنصراً أساسياً في عملية الإنتاج نظراً لتعدد مراحل النقل المختلفة، كما تصل قيمة النقل (ص) من ٥٥% إلى ٦٥% من قيمة المنقول في حالة النقل البري^(٢).

وبالتالي تكون تكلفة النقل عبئاً زائداً على قيمة المنتج، أي لا يمكن أن تكون هذه التكلفة عنصراً مؤثراً في عملية التنافس في الأسواق، وبمعنى آخر أن قيمة النقل أضيفت على السلعة دون حسابات عمليات التصنيع المتعددة، أي لا يمكن التدخل في قيمتها حيث أنها ستضاف على السلعة بكاملها.

ولقد إنتفت الدول الصناعية الكبرى لهذا الأمر من أجل تقليل قيمة المنقول بحيث لا تنافس على الجودة، ولكن بالنظر إلى وسيلة من وسائل النقل الرخيص بحيث يتم تخفيض قيمة السلعة وليس جودتها، في حين أن قيمة السلعة في النهاية يستطيع بها الدخول في مرحلة من مراحل التنافس.

وكمثال فقد قامت هذه الدول بعمل أكثر من نوع من أنواع النقل بحيث يمكن إضافة السكك الحديدية كعنصر هام للنقل، هذا بالإضافة إلى النقل النهري إن وجد حيث أن القيمة النهائية لقيمة المنقول بعد استخدام هذين العنصرين من النقل تحقق قيمة أقل (ص) لتصل إلى ٢٠% من قيمة المنقول.

فبإدخال عنصر نقل جديد تم تحقيق خفض في قيمة المنقول ليصل إلى ٤٠% لمجرد أن عنصرين من عناصر النقل قد أضيفا، مع حساب أن المنقول لم يمس جودته، إلا أن التكلفة هنا خفضت في قيمة النقل.

أي أنه إذا كانت قيمة المنقول = ص + ص

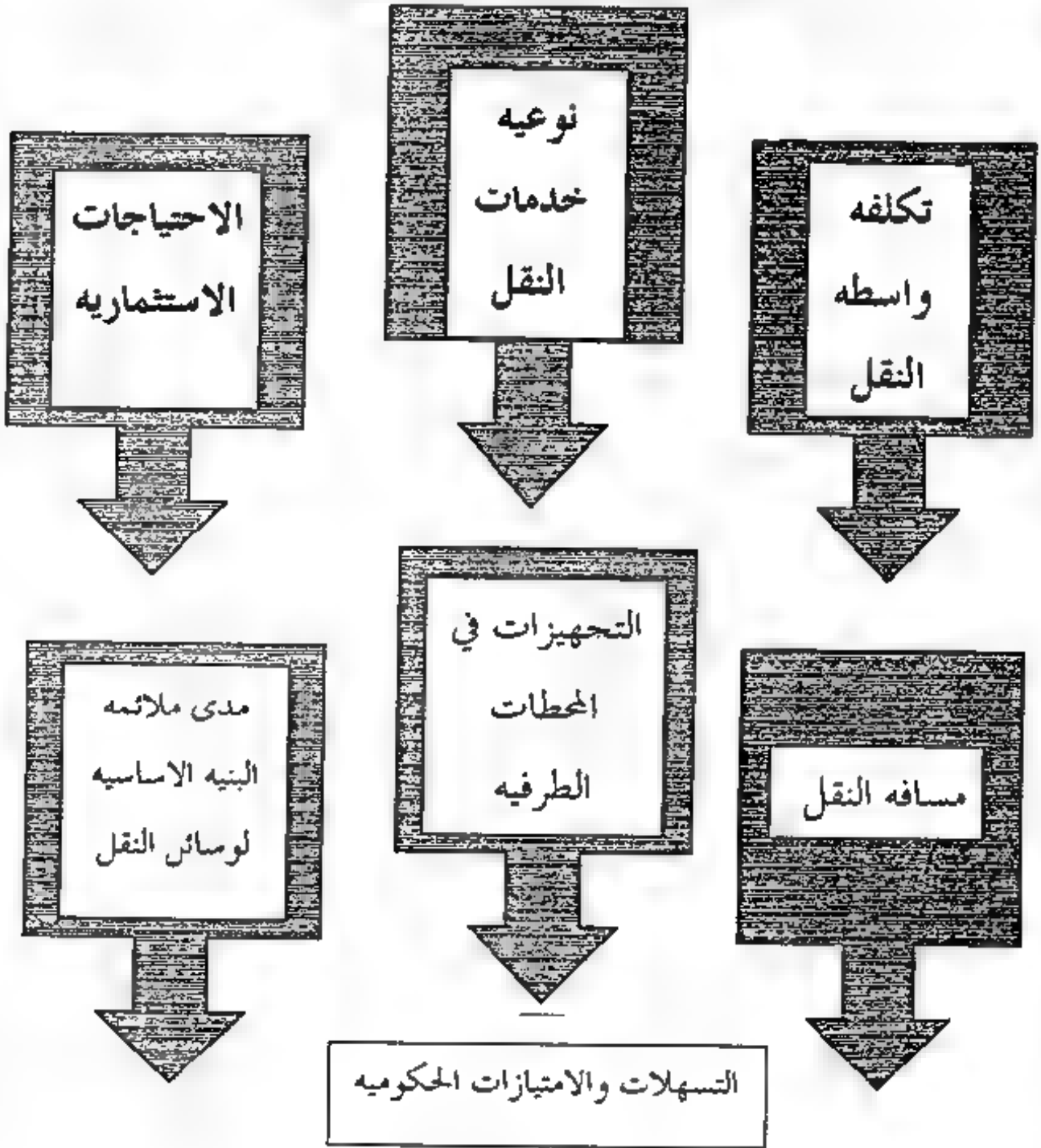
فإن (س) تظل على ماهية عليه في حين أن (ص) تصل إلى ٦٠% من قيمة (س)

$$\text{إذن قيمة المنقول} = \text{ص} + \frac{\text{ص} \times 60}{100} \text{ في حالة النقل البري}$$

لما إذا تم إدخال عنصر النقل بالسكة الحديد فإن قيمة النقل سوف تنخفض من ٦٠% إلى ٢٠% وهذا يحقق طفرة للدخل القومي للبلاد.

(٢) صالح، د. عبد الوهاب عبد الحميد، النقل الداخلي، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، (تحت الطبع).

المؤثرات التي تؤثر على اختيار واسطه النقل



الشكل رقم (٣)

ج - أو إستيعاب حجم ناقص يؤدي إلى التأثير السلبي والإيجابي ، حيث أن التأثير السلبي هو وجود مساحات من الأنشطة لا تستغل لعدم دراية السلطات في الميناء أو زبائنه أو عدم الاستفادة من طاقة الميناء ، أو يكون النقل في حالة عدم الاستفادة الكاملة منه.

أما التأثير الإيجابي فهو القدرة على الاستفادة من الطاقات الموجودة في صورة إمكانية إستيعاب وتطوير أي حاله طارئة ، ووجود مرونة في التخطيط الإقتصادي للدولة ، وسعى سلطة الميناء إلى جذب عملاء جدد للميناء لما يتمتع به الميناء من مرونة كبيرة في عمليات الشحن والتفريغ وخدمة الظهير - إذا ما سعى لذلك.

وبإدخال منظومة السكك الحديدية إلى دولة البحرين سوف يؤدي إلى زيادة قدرات الموانئ دون اللجوء إلى زيادة البنية التحتية والأساسية ، حيث أن سعة التخزين تكون أكبر بوجود المخزون من البضائع محملاً وفي مرة واحدة ، كما أن الغرامات الجمركية المدفوعة سوف تقل بصورة جذرية ، وسوف تقل نسبة الإرباكات لعدم وجود أسبابها مما يقلل آثاراً جانبية أخرى موجودة الآن في النقل بالعربات الثقيلة ، كما أن مرور هذا الكم من البضائع إلى جهات أخرى من منطقة الظهير التي من المؤكد تركزها في حالة إنشاء هذا الخط سوف تكون بسرعة تزيد عن ١٢٠ كيلو متر/ساعة نظراً لعدم إشترك طريق النقل مع أي وسيلة أخرى وسوف تزيد هذه السرعة حسب التشريعات المرورية التي تطبق من قبل الدول المار خلالها الخط ، الشكل رقم (٤) يبين ذلك .

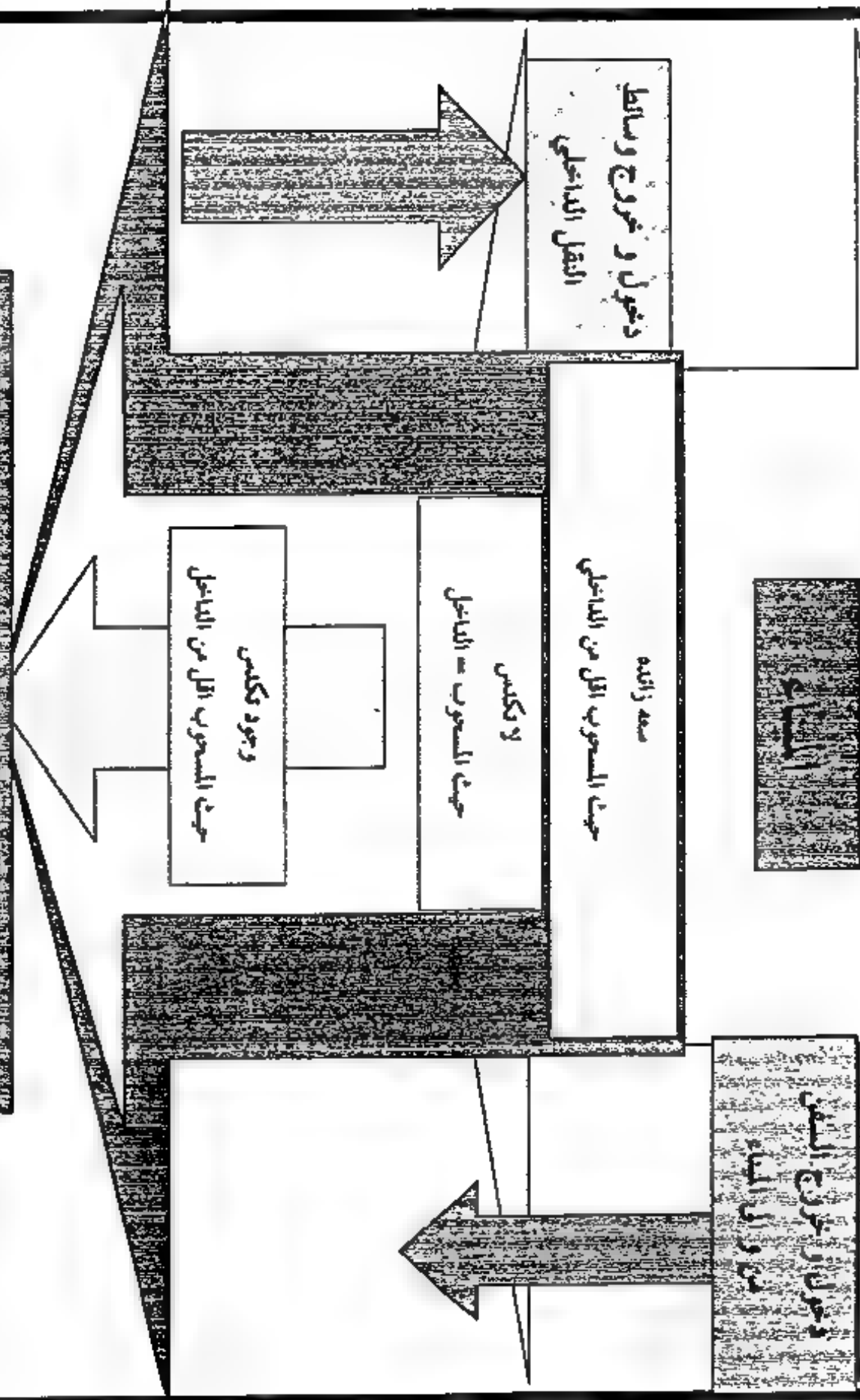
٥-٧: محددات كفاءة النقل :-

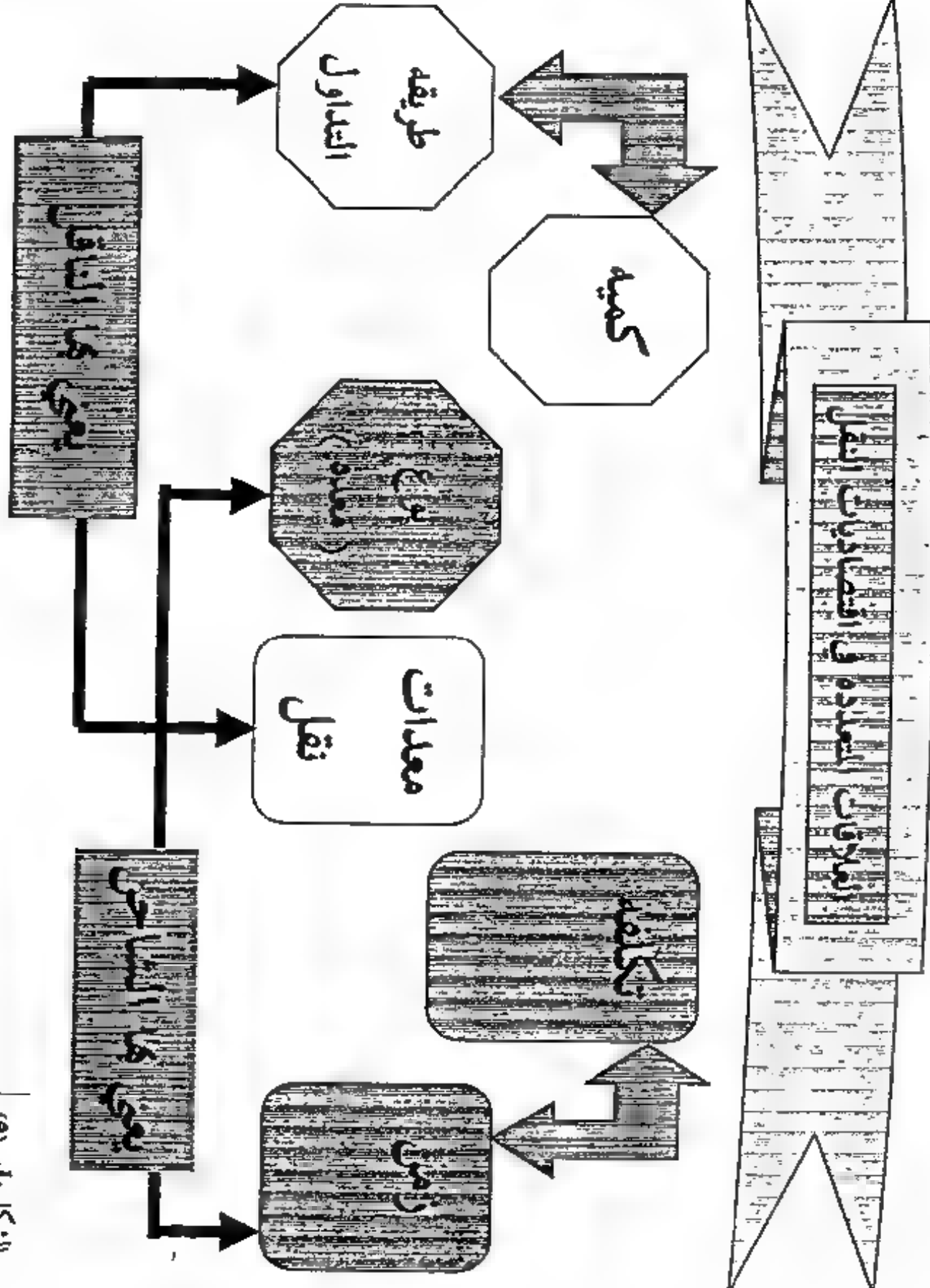
تبين اللوحة رقم (٦) العناصر التي يهتم بها كل من الشاحن والناقل.

فجد أن الشاحن دائماً يهتم بالعناصر التالية :-

- نوع وسيلة النقل.
- الزمن.
- التكلفة.
- استلام السلع بالتوقيت المطلوب و بالحاله المرضيه .

أ- إن نوع الوسيله تعطى الشاحن الثقة المطلوبة للنقل ، والتي بدورها تستكمل متطلباته من حيث عدة أشكال حيث أن كل نوع من أنواع وسائل النقل وفي مدى عمله سوف يؤدي إلى أكبر نتيجة مطلوبة من قبل الشاحن.





ب- أما الزمن فنجد أن سرعة النقل في دولة البحرين لم تزد عن ٤٥ كيلو متر/ساعة ، وهذا أقل بكثير من المتوسطات الدولية للنقل ، أما خارج نطاق البحرين فنجد أن أكبر نقطة يعمل فيها النقل البري بعربات النقل الثقيل لا تتخطى مدينة الدمام بالمملكة العربية السعودية ، غير أنه بالسكة الحديد يمكن أن تصل إلى أقصى مدى سواء إلى دمشق أو إلى مصر عن طريق إيجاد وصلة بخط قطار الشرق السريع.

ح - بالنسبة للتكلفة فإن أي شاحن سوف يحاول المستطاع الاستفادة من هذا الخط ، حيث أنه يمكن شحن وتفريغ متطلبات زبائن عدة قد يكونوا من الملكة العربية السعودية ودولة البحرين ، ومن المأمول أن يوجد خط بين الخليج العربي والبحر الأبيض المتوسط يعوض فيه عدة أيام إبحار وكذلك رسوم قناة السويس ، وخط سوميد أكبر دليل على تأييد هذه الفكرة ، كما يغطي ذلك عنصر الزمن أيضاً.

وبالنسبة للعناصر التي يهتم بها الناقل فنجدها :-

• الكمية.

• معدات التداول.

• وسائل النقل.

• التكاليف التي تمكنه من تحقيق ربح و امكانيه المنافسه في السوق.

أ- فالناقل يحاول دائماً إيجاد كمية تستوعبها وسائل النقل المتوافرة لديه لعدم تكون الهدر في القدرات المتوفرة من جهة ، وعدم إجباره على رفع رسوم النقل الذي قد يؤدي إلى حرمانه من زبائنه.

ب- أما طريقة التداول وهي المعدات المستخدمة في وضع البضائع على المعدة وتفريغها في محطاتها ، ويمكن تغطية هذه النقاط عن طريق التسويق الحيد للقدرات المتاحة في النقل لديه.

ج - بالنسبة للمعدات ، فالتقنية الحالية توفر عدم الحاجة إلى إستثمارات كبيرة خصوصاً في حالة الحاويات، كما أشرنا سابقاً ، ويمكن أن يتم تحقيق المرونة في حالة إستخدام النقل بالسكة الحديد المقترح وذلك بمنحه مرونة أكبر بإستخدام مقطورات محملة على عربات سكة حديد مسطحة و مثال لذلك :

TRAILER - ON - FLATCAR

(١) CONTAINER - ON - FLATCAR

(١) مبراً، د. محمد شفيق الصاوي، التوجسيات المعاصرة، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البري، ١٩٩٧م.

كما أنه هناك مقاييس مختلفة للقضبان في العالم و الوطن العربي وهي كالتالي^(٧)

- المقياس العريض ١,٦ متر (روسيا/ الهند/ أفريقيا الجنوبية).
- المقياس الموحد ١,٤٣ متر (مصر/ بريطانيا/ معظم دول العالم).
- المقياس الضيق ١,٠٦ متر (أستراليا).

ويمكن ملاحظة الاختلاف في هذه المقاييس بتوفير عربات يمكن شحنها من على عربات النقل وشحنها على عربات ذات مقياس آخر كما هو في الاتحاد الأوروبي ، وهذا يوفر عدم محدودية النقل بالسكة الحديد وتوقف النقل عند حدود سياسية معينة كما في مصر والسودان مثلاً.

٥-٨: محددات العرض و الطلب على قطاع النقل الداخلي :-

وينظر الباحث من خلال هذه النقطة على ماهية تأثير النقل الداخلي على العرض والطلب على المنقول (للأسواق) والعرض والطلب على النقل الدولي ، وتبين النوحة رقم (٧) مدى تأثير النقل الداخلي على الباقي (النقل الدولي والأسواق) ، حيث أن مجمل الدراسة هذه يتركز على تأثير النقل الداخلي بالسلب والإيجاب على النقل الدولي. و طرح فكرة التعزيز لم يكن يتسنى للباحث جعل ميناء سلمان - كمثال للدراسة - في موقع منافس لباقى الموانئ إلا من خلال النظر بين إمكانيات النقل الداخلي بدولة البحرين ، إذ لابد من تعديل النقل المتفرد أي النقل البري - والنظر في تطويره بإدخال منظومة جديدة مستحدثة على الدولة ومن خلال النقاط السابقة تبين أن الطرق يشكلها الحالي لا تفي بالغرض في ذلك التعزيز المرتقب من الدراسة.

ويتبين من هذه النقطة المطروحة أن العرض والطلب على النقل الدولي سوف يتأثر تأثيراً مباشراً بإمكانيات النقل الداخلي المتاحة في أي مكان حيث بينت النقاط السابقة مدى تأثير قدرات الأسطول البري في إحداث التكدس أو النشاط العادي أو جعل الميناء منطقة جذب لزبائن جدد ، وبالتالي استقرار الأسواق بتوفير إحتياجات السكان وإشباع رغباتهم من السلع المختلفة ، أو تحقيق المنفعة الزمانية والمكانية خارج الدولة . هذا بخلاف إلى ما تحتاجه الدولة من زيادة في الأسطول القومي للنقل بحيث يفي والزيادة السكانية المرتقبة.

(٧) جدد، د. سعيد، نفس جغرافية النقل في الوطن العربي، القاهرة، مكتبة الأنجلو المصرية، ١٩٩١م.

٥-٩: تأثير النقل في الاقتصاد والدخل القومي :-

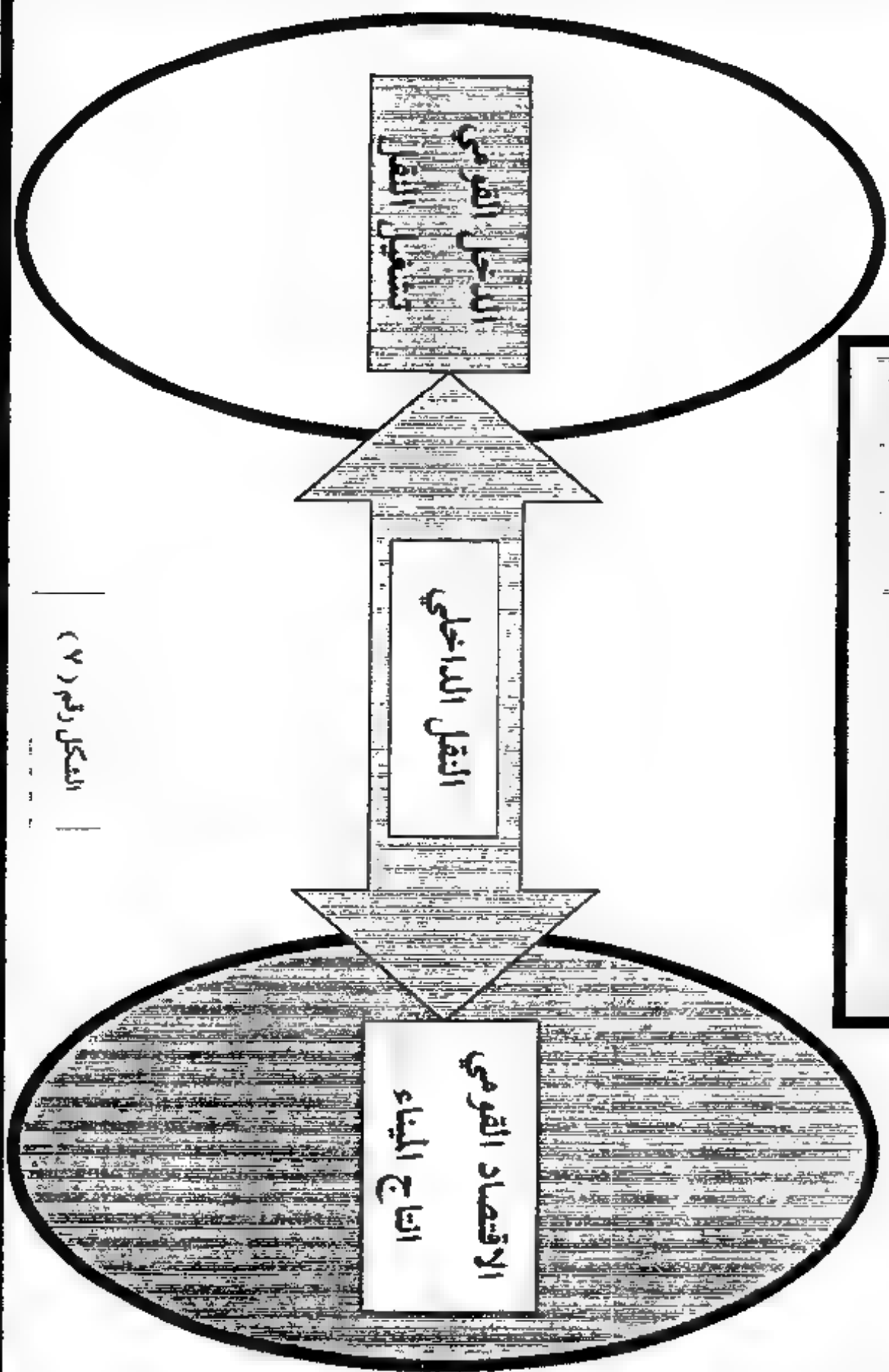
يعتبر النقل حلقات متصلة لا يمكن الفصل بينها فكما سبق أن أشار إليه الباحث من مدى تكبد الأسطول الوطني لدولة البحرين من إسقاط ٣٥% منه وهي عبارة عن فقد من حوادث مرور، أو إرباك لحركات المرور، أو صيانة دورية، أو حتى عدم القدرة على توفير قطع الغيار المطلوبة بعد مرور المدى الزمني الاقتصادي النقل الثقيل. كل ذلك يؤدي إلى إستنزاف لقدرات الدولة المالية سواء أكان مباشراً في شكل دفع تعويضات من جراء الحوادث الممكن حدوثها داخل الميناء أو خارجه، وغرامات الانتظار في حالة عدم القدرة على سحب المنقول الداخل إلى الميناء، أو في صورة غير مباشرة لعدم إستيفاء الرسوم المقررة من قبل الناقلين الوطنيين، وساعات التأخير من جراء قوافل النقل التي تمتد لتتكون حتى ١١٨٨٢ قافلة/سنة في طرق ٣ رئيسية نصيب كل طريق منها هو ثلث العدد المذكور في أحسن الأحوال، ناهيك أن الطريق الواصل بين الميناء وجسر الملك فهد يتحمل الجزء الأكبر منها. وقد بين الباحث مقدار المبالغ المنفقة من الدولة في بناء وصيانة هذه الطرق التي لو زاد عمر أحسنها فلا يزيد عن ٥٠ سنة مع المواصلة على الصيانة الدورية.

- إذن فبإنشاء السكة الحديد سوف يكون ذو تأثير بالغ على زيادة إنتاجية هذه الموانئ (اقتصاد قومي) وكذلك تشغيل النقل الحالي (دخل قومي).

٥-١٠: مقترح إنشاء خط السكة الحديد:-

لقد بين البحث طبيعة أرض دولة البحرين ومدى إمكانية تحملها لمد الطرق المختلفة، ومما سبق ومع مناسبه أرض الدولة لتمثل هذه الخطوط نظراً لمكونات التربة وطبيعة الأرض والتضاريس، فإن الخط المقترح هو عبارة عن طريق للسكة الحديد من ميناء جنوب الحد (المنطقة الحرة الصناعية) وماراً بميناء سلمان (كمحطة رئيسية ومختزناً للطريق الواصل ما بين ميناء سلمان وحتى المنطقة الجمركية لجسر الملك فهد وممتداً حتى أقصر نقطة التقاء بينه وبين خط السكة الحديد السعودي (الدمام/الرياض) و إلى جدّه، أو بحث إمكانية إستخدام خط سكة حديد (دمشق/المدينة المنورة) كما هو موضح من الخريطة رقم (١٦)، حيث يبين الخط الأسود المراحل الأولى لربط دول الخليج العربي، ومن ثم توصيل هذا الخط المرتقب إلى آسيا عن طريق العراق وإيران وإلى أوروبا عن طريق تركيا وإلى شمال أفريقيا عن طريق مشروع قطار الشرق السريع المصري ويؤمن هذا الخط الإتصال بشبكة الجزيرة العربية وإيجاد منافذ لدولة البحرين ليس فقط على الخليج العربي - حيث أنه قد

(٨) رقم الشكل



تؤدي أطماع أي دولة إلى السيطرة عليه - ولكن كذلك حتى بحر العرب عن طريق سلطنة عمان ، وإلى البحر الأحمر عن طريق المملكة العربية السعودية ، وإلى البحر الأبيض المتوسط عن طريق دول أولها جمهورية مصر العربية والجمهورية اللبنانية والجمهورية السورية ، وإلى أقصى المحيط عن طريق المغرب ماراً بدول المغرب العرب ويمكن من خلال دراسة الخريطة رقم (٥) بيان أن الخط المقترح سار بقدر الإمكان بالقرب من السواحل لما يتوفر بها من إستواء مطلوب لمثل هذه الخطوط.

الفصل السادس

الرؤيا المستقبلية للعائد المتوقع من إنشاء
خط السكة الحديد في دولة البحرين

أمنها الداخلي أو الخارجي فالداخلي بزيادة إشترك أكبر نسبة من السكان في الأنشطة المختلفة الاقتصادية والمتعلقة بهذا الخط أو خارجياً بإيجاد آلية بين الدول المحيطة لحماية مواردها الاقتصادية المشتركة^(١).

٦-٤: الأثر في زيادة الطاقة الإنتاجية للاقتصاد :-

إن الدولة كانت وما زالت سبقة إلى التطور داخلياً حسب التطورات العالمية والتحولات الإقليمية والبيئية ، وفي ظل العولمة فإن الدولة بتبنيها مثل هذا المشروع سوف تكون حلقة إتصال مهمة بين دول العالم والشرق الأوسط ، وبدلاً من أن تتبنى هذه المهمة دولة مثل إسرائيل كما حدث في قمة عمان الاقتصادية والورقة المقدمة من قبلها^(٢) ، فالأولى أن يقوم بذلك دولة عربية لها قدرة من المصادقية مع الدول العربية والإسلامية وبذلك تكون الدولة سبقة إلى إنتهاج إيجابيات الأنظمة الجديدة مثل عولمة الأسواق ، وتدخل في هذا النظم بقوة وثبات يؤدي بها إلى تطبيق الآليات الجديدة وتطوير وإستحداث آليات عمل جديدة تتواءم بتوفر هذه المشروعات التي تساعد على زياده كفاءه راس المال الاجتماعي تؤدي إلى تطوير المنطقة وإيجاد مصادر أخرى للدخل لتخفيض تكاليف الإنتاج مما يؤثر على زياده الطاقة الإنتاجية فضلاً عن تحقيق علاقة التبعية الاقتصادية لدوله البحرين.

٦-٥: أثر إنشاء الخط على الأمن الداخلي :-

لقد سبق أن بين الباحث نسبة النمو التي تصل إلى ٣,٦% وما يجب أن يواكبها من نمو إقتصادي يصل إلى ٣ أضعاف هذه النسبة^(٣) ، ويتبنى مثل هذا المشروع سوف يؤدي إلى نمو إقتصادي يواكب النسبة المطلوبة ويمتص الأيدي العاملة التي من المرتقب ظهورها في سوق العمل كنتيجة طبيعية للزيادة المرتقبة.

٦-٦: التقدم الاقتصادي :-

سوف يؤدي المشروع إلى قيام صناعات جديدة مرتبطة به سواء أكان بطريق مباشر، حيث ستأخذ مصانع مثل الألمنيوم ومصانع الحديد منأى جديد لتوفير متطلبات هذا الخط،

^(١) الملحق (٣) ببيروت قرارات من البيانات الختامية لندوات المجلس الأعلى ويحدد إطار العمل المشترك والتعاون الاقتصادي بين دول مجلس التعاون.

^(٢) عبيد، د. سعيد، جغرافية الشرق في الوطن العربي، القاهرة مكتبة الأجلر المصرية، ١٩٩٧م.

^(٣) زكي، د. ورمي: الاقتصاد السياسي للبطالة - تحليل لأخطار مشكلات الرأسمالية المعاصرة، عالم المعرفة، أكتوبر ١٩٩٧م.

كما سيؤدي هذا المشروع إلى تنويع مصادر البضائع المختلفة للدولة حيث ستكون ملتقى للبضائع القادمة من انحاء العالم كما سيؤدي المشروع إلى تأثيرات إيجابية فيما يتعلق بتوفير المواد الخام المتعلقة بالصناعة بصفه عامه ، وكذلك توفير فرص إقتصادية أفضل وتعزيز الوضع الإقتصادي لتلك القطاعات، كما سيساعد المشروع على تحقيق درجة أعلى من الاكتفاء الذاتي في مجال تأمين السلع الاستهلاكية خصوصاً من ناحية التكلفة الكلية ، كما يساعد المشروع على دعم القدرة التصديرية والانفتاح على السوق العالمي ، وبالتالي تعزيز قدرة البحرين على الإستجابة لمتطلبات الإتفاقيات الإقتصادية الممكن نشأتها في هذا المجال . كما يساهم المشروع على تحقيق الإصلاح الإقتصادي ، وكذلك تحقيق وفورات إقتصادية للدولة.

٦-٧: أثر المشروع على الدخل القومي :-

إن بإنشاء هذا المشروع سوف يحد من التضخم وتحقيق زيادة الإيرادات العامة ، وكذلك الحد من العجز في مصادر التمويل . وقد تم وضع الموازنه العامة للدولة لسنتي ١٩٩٩م - ٢٠٠٠م وقد بلغ العجز فيهما ٣٢٠ مليون دينار. كما سيؤدي المشروع إلى تشجيع الادخار والاستثمار المحلي والتي تجنب الدولة القروض لتغطية العجز سواء أكان على المستوى المحلي أو الخارجي وكذلك الأعباء المالية الخاصة بالمشروع . كما سيؤدي إلى لإعتماد على الذات في تمويل البنية الأساسية للمشروع مع مشاركة الدول الخليجية العربية في الأجزاء الخاصة بها ، وكذلك في الإعتماد على الذات في تشغيل المشروع حيث أن الفترة اللازمة في البناء وتوقيع المستلزمات الخاصة بالمشروع سوف تستخدم في تدريب الأطقم البحرينية و لرفع مستوى التشغيل خلال تلك الفترة من قبل الشركات ذوي الخبرة ، كما أنه يمكن الإستعاضة عنهم بتوفير خبرات من الدول العربية وخصوصاً جمهورية مصر العربية التي تزيد فيها الخبرات عن ١٤٠ سنة في هذا المجال.

٦-٨: البعد الفني للمشروع :-

يحد أن لرض دولة البحرين ملائمة جداً لإنشاء مثل هذا المشروع ، كما أن إمتداد هذا المشروع في أراضي البحرين لن تزيد عن ٢٥ كيلومتر في حين إن إمتداده إلى جسر الملك فهد سوف يحتاج إلى دراسة أكثر تفصيلاً مما تضمنه هذا البحث.

كما أن مصادر الطاقة لإنشاء المشروع متوفرة وبغزارة نظراً لما تتمتع به المنطقة من ثروات نفطية سوف يكون إستخدامها أجدى في المنطقة من بيعها بأسعارها الحالية التي وصلت إلى ٨,٥ دولار فقط عام ١٩٩٩م ، كما أن إنشاء محطات كهربائية أو خلافة سوف يكون بتكلفة أقل إذا ما وفرت من السوق العربية حيث أن التقنية اللازمة باتت متاحة في المنطقة ولا يستدعي ذلك شراءها من مصادر أخرى ، أما بالنسبة للتقنية اللازمة في الإنشاء فقد سبق الإشارة إلى توفرها في السوق المصرية ، ويمكن توفير بعض متطلبات الإنشاء من دولة البحرين ذاتها ، لوجود المصانع الخاصة بذلك ، والإستفادة من الدراسات الموجودة في الدول العربية ، وجمهورية مصر العربية قادرة على إمداد المشروع بكفاءات عالية ، وبذلك تتوفر الخبرات العربية الإستشارية في دراسة الأبعاد الفنية للمشروع .

٦-٩: أثر المشروع على البيئة :-

إن التوزيع الطبيعي للثروات قد حثى الدولة والمنطقة بثروة النفط ، مما يؤكد توفر تكاليف مدنية للطاقة اللازمة للتشغيل ، كما أنه من الممكن من خلال المشروع المحافظة على البنية الأساسية للطرق الموجودة في البحرين دون زيادة الإستخدام الغير علمي والغير مدروس لهذه الطرق ، ولن يكون هناك قرارات في حينه بل قرارات مخطط لها . كما أنه لن يكون هناك أي مساس بالبنية الأساسية للمناطق المملوكة التي تقع في مكان بناء مثل هذا المشروع ، كما يتوفر عنصر أمان عالي أثناء التشغيل إذا ما قورن بالطرق البرية ، كما أن الطبيعة الطبوغرافية والجيولوجية تلائم إنشاء هذا المشروع من المنظور البيئي ، ويمكن ملائمة المشروع في حالة بناء وسائل حماية صناعية حول الخط لقيام مجتمعات عمرانية و زراعية دون المساس بها . ونجد أن طبيعة التربة والرياح بمنطقة المشروع وعلى طول الجسر تساعد على الإبقاء على البنية الأساسية للمشروع وبصيانة إقتصادية والمشروع في حد ذاته لا يؤثر على المشاريع المناظرة - إن وجدت - من حيث الكمية المنقولة والجودة خلال جميع مراحل النقل ، كما أن المشروع يؤدي إلى تطوير أساليب إنتاجية جديدة وتطوير للمناطق المحرومة. بذلك نجد ان إنشاء السكة الحديدية سوف يزيد من المنفعة الزمانية و المكانية لكثير من اقاليم الدولة بالنظر الذي يساهم في رفع المستوى الاجتماعي و الاقتصادي و كذلك المحافظة على البيئة باستغلال الموارد المتاحة بكفاءه عاليه بالنظر الذي يساعد على تنمية الحضارية للبيئة البحرينية.

٦-١٠: أثر المشروع على العمالة الوطنية :-

إن مثل هذه المشاريع العملاقة سوف تؤدي إلى خلق فرص عمل جديدة بدولة البحرين ، والتي هي في أمس الحاجة لها ، حيث سيساعد المشروع في إمتصاص البطالة وكذلك البطالة المقنعة ، كما أنه في حالة طرحه بصورة علمية على مستوى الدولة والمنطقة سوف يجد تفاعلاً إيجابياً لدى الرأي العام سواء أكان على المستوى الإقليمي أو العربي وهذا معروف حيث أن الوطن العربي يسعى جاهداً لتكوين السوق العربية المشتركة وذلك سيؤدي إلى إقبال جماهيري في المشاركة في إنشاء المشروع ، كما أن المشروع يرتبط بمزايا صحية حيث يحفف التلوث الناتج من عربات النقل الذي يصل إلى ٦٠% داخل المدن وكذلك المزايا الاجتماعية والتعليمية التي تجعل البحرين منطقة جذب ويفتح مجال جديد في خطة البحرين نحو جعل البحرين مركز عربياً رائداً في مجال التدريب ، كما يمكن الإستفادة من السياسات الاجتماعية التي تصادف إنشاء المشاريع العمرانية أثناء التخطيط لمثل هذه المشاريع مستقبلاً وتكون مصادر غنية للمعلومات في حال الحاجة لمثلها . وهذا المشروع سوف يؤدي إلى إنباء القدرات الإدارية والتنظيمية لدى المواطنين على نحو يجعل العائد الاجتماعي المرتقب له على أعلى مستوى لما يتطلبه مثل هذا المشروع من دقة عالية في التشغيل والسيطرة المطلوبة لإنتاج هذا المشروع

٦-١١: أثر المشروع على التقدم الثقافي و العلمي :-

هذا المشروع سوف يساعد بصورة أساسية في إكتساب قدرات مهنية لم تكن متوفرة من قبل العاملين مما يعني مساهمته في تنمية المهارات الحرفية واليدوية الجديدة المرافقة لهذا المشروع كما سيساعد في تطوير أنماط الإتصال السائدة وتطوير العادات والتقاليد إلى الأفضل لما يترتب عليه من إلتزامات أخلاقية وسلوكية لتأدية المطلوب ، كما يحدث نوع من التمازج بين أبناء البحرين ودول المجلس العربية الخليجية والدول العربية. و يساهم في تحقيق مزيد من الإنفتاح الإقتصادي على العالم وإلى تطوير التقنيات الحالية أو المصاحبة والتطوير المعلوماتي ، كما أنه يؤدي إلى نقله حضارية ويعزز السلوك العام ويرتقي به.

٦-١٢: البعد القومي :-

سوف يؤدي هذا المشروع إلى زيادة الناتج القومي الإجمالي حيث يبين الباحث فيما سبق أثر النقل في الإقتصاد والناتج القومي ، كما يساهم في تخفيض التكلفة الإجمالية للسلع حيث أن طبيعة المنطقة تستدعي جلب معظم إحتياجاتها من الدول المحيطة ، وقد تم تبيان أن دولة البحرين تستورد سلعها المختلفة من ١٦٨ دولة مختلفة كما أنه سوف يؤدي إلى توليد مصادر للدخل القومي ويقلل الحاجة إلى الإعانات الخارجية أو الداخلية في صورة الدعم المالي الحكومي. كما يساهم في التقدم الفني والتقني وتحقيق تنمية شاملة مستدامة على مستوى الدولة والدول المحيطة وعلى رواج العمالة اللازمة لجميع مراحل المشروع كما أنه سيؤدي إلى دعم روح المنافسة والإنتاح على العالم المتغير وإلى التكامل بين مشاريع النقل الأخرى في دول مجلس التعاون.

٦-١٣: البعد العمراني :-

سوف يساهم المشروع في تحقيق عملية التكامل لشبكة المواصلات والطرق في دولة البحرين ، وكذلك تعزيز شبكة الإتصال والمواصلات مع دول المجلس والدول العربية الأخرى ، وإلى تحسين نوعية الحياة في المناطق العمرانية التي سوف يمر بها كما سيؤدي إلى تطوير الأداء الفعلي للموارد البشرية بمعنى تنمية المهارات والمعارف المختلفة الخاصة والمصاحبة للمشروع ، وإلى تطوير الأداء المحتمل للموارد البشرية بمعنى تنمية الإتجاهات والذوايق والقيم والمعتقدات خصوصاً مع توفر الأوامر الإسلامية في أداء وتميز العمل من قبل القائمين به كما يساعد في تطوير القدرات البشرية في ضوء مناهج الجودة الشاملة بمعنى التدريب والتطوير المتواصل وأحداث التغير المناسب لمحيطات البيئة المحلية والعالمية الحالية والمنظورة وكذلك تطوير المجتمع المدني .

٦-١٤: البعد السياسي :-

إن القيام بمثل هذا المشروع لابد أن يصاحبه دعم شرعيه للنظام وكذلك تعزيز المشاركة الشعبية من البحرين أو الدول المحيطة وتحقيق الإستقرار السياسي والولاء للدولة خصوصاً أنها تقوم بإشباع الرغبات لدى مواطنيها ، ويؤدي كذلك إلى تعزيز صورة دولة البحرين في الخارج ويدعم من المكانة الإقليمية والدولية لها ويؤدي إلى درجة أعلى من الوعي السياسي وتحقيق القدرة على إنشاء مجتمع حديث، وبناء نموذج لمشروع قومي شام

ومتكامل كما أنه يعزز القدرة على التخطيط الإستراتيجي والإقليمي والتطوير التنظيمي ويدعم التكامل والهوية الحضارية . ونهاية قيامه يدعم القدرة التفاوضية للبحرين في مشاريع التعاون الإقتصادي الدولي .

الفصل السابع

النتائج والتوصيات

الفصل السابع

٧- النتائج و التوصيات

٧-١ : النتائج :-

من البحث و التحليل و الدراسه السابقه توصل الباحث للنتائج
التاليه :

- أ- الطرق البرية في الوضع الحالي مكثسه باكثر من ٣٠٠% من طاقتها.
- ب- لايمكن زياده عدد السيارات المستخدمه في النقل البري نظرا لعدم استيعاب الطرق لكثافه جديده .
- ج - استيراد السيارات ذات حمولات نقل كبيره يكلف الدخل القومي يؤدي زياده تكلفه الاستيراد
- د - ربط البحرين بالسكة الحديد (خط النعمان - الرياض) كمرحلة أولى سوف يؤثر بالإيجاب على الإقتصاد البحريني حيث أن إنخفاض التولون سيجعل الأسعار تنخفض دون شك.
- هـ- إن وجود ميناء جدة وإمكانية مشاركة البحرين مع المملكة العربية السعودية في إنشاء خط سكة حديد بين الرياض وجدة سيجعل لميناء سلمان بعدا إستراتيجيا عظيما و كذلك لميناء جدة.
- و- يمكن جعل ميناء سلمان ظهيرا لميناء جدة والعكس صحيح.
- ز- يمكن إستخدام كل من مينائي سلمان وجدة كموانئ بديلة في حالات الطوارئ.
- ح- يمكن إستغلال المنفق على تحديث الأسطول البري أو خلق نظم أخرى في وضع البنية الأولى في خط السكة الحديد.
- ط- تكلفة البنية الأساسية للسكك الحديدية أقل بكثير من خلق بدائل أخرى لتسهيل عمليات النقل الحالية وفي المستقبل.

٧-٢: التوصيات :-

أ- التوصيات في الوقت الحاضر :-

- (١) المحافظة على الحجم الحالي للأسطول الوطني البري وتوزيع حركة النقل على باقي الطرق الرئيسية لتقليل الضغط على شوارع الميناء.
- (٢) تجديد الأسطول الوطني البري بصفة مستمرة ومدرسه حتى يتمكن من مواجهة المتطلبات الخاصة بالنقل دون زيادة الجهد على شبكة الطرق في صورتها الحالية.
- (٣) ادخال التحسينات الانشائية المناسبة للطرق المستخدمة للنقل حتى يمكن زياده المنقول دفعه واحده .
- (٤) إنشاء مناطق تجمع البضائع خارج حدود المدن من أجل تقليل كثافة المرور على الطرق الحالية.
- (٥) إنشاء طرق جديدة دائرية تمكن من زيادة السرعة الخاصة بعربات النقل.
- (٦) تخصيص طرق خاصة لسيير عربات النقل دون السيارات الأخرى.
- (٧) زيادة عدد فتحات الخروج من ميناء سلمان بحيث يمكن خروج البضائع بأقصى الطرق.
- (٨) وضع تخطيط جديد للنقل داخل الدولة بحيث يسمح لها تدعيم مركزها التجاري على مستوى اقليمي.
- (٩) نظرا لقصور قنوات التمويل الداخليه في الدوله بسبب انخفاض اسعار البترول و كذلك نظرا لان العائد الاقتصادي لتدعيم هذا المرفق سوف تستفيد منه جميع الدول الاقليميه فيمكننا اقتراح طرح سهم و سندات تمويل هذا المشروع من خلال البنوك الاقليميه بحيث يتم انشاء شركه اقليميه تقوم بتمويل و اداره هذا المرفق .

ب- التوصيات المستقبلية :-

- (١) بناء خط سكة حديد كما هو موضح بالبحث.
- (٢) دراسة مسار خط السكة الحديد الذي يمكن إنشاؤه من أجل تخفيف الضغط على الشوارع الرئيسية بدولة البحرين.
- (٣) وضع الأسس العلمية السليمة لربط ميناء سلمان بالدمام عن طريق السكك الحديدية.

- (٤) المشاركة في إنشاء خط السكك الحديدية بين الرياض وجدة وحتى يصنع ميناء جدة ظهيراً لميناء سلمان والعكس صحيح (و لاكتساب الحبرات المطلوبه).
- (٥) يمكن تقسيم مشروع ربط ميناء سلمان بجدة إلى مشاريع صغيرة حتى يمكن تنفيذها مرحلياً.
- (٦) تكلفة إنشاء خط السكك الحديدية محدود إلا أن العائد منها غير محدود لدولة البحرين والدول الأخرى من جميع النواحي الاقتصادية والاجتماعية والسياسية... إلخ.
- (٧) الإتصال بالدول المصنعة او ذات الخبرة في مجال السكك الحديدية من أجل تصميم سكك حديدية مناسبة للعبور فوق جسر الملك فهد.
- (٨) وضع خريطة جديدة لدولة البحرين وإظهار كيفية النقل من ميناء سلمان إلى ميناء جدة والعكس صحيح.
- (٩) يستطيع الناحث أن يقدم دراسة متكاملة أخرى عن إستخدام السكك الحديدية فسي دولة البحرين.

الملاحق

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

الترتيب	المؤلف	عنوان الرسالة	الجامعة	الدرجة	الاسم
١	فهد العبد	تأثيرات التغيرات المناخية على التنوع البيولوجي في الأردن	جامعة البلقاء التطبيقية	ماجستير	١٩٩٨
٢	محمد العبد	تأثيرات التغيرات المناخية على التنوع البيولوجي في الأردن	جامعة البلقاء التطبيقية	ماجستير	١٩٩٩
٣	محمد العبد	تأثيرات التغيرات المناخية على التنوع البيولوجي في الأردن	جامعة البلقاء التطبيقية	ماجستير	١٩٩٩
٤	محمد العبد	تأثيرات التغيرات المناخية على التنوع البيولوجي في الأردن	جامعة البلقاء التطبيقية	ماجستير	١٩٩٩
٥	محمد العبد	تأثيرات التغيرات المناخية على التنوع البيولوجي في الأردن	جامعة البلقاء التطبيقية	ماجستير	١٩٩٩
٦	محمد العبد	تأثيرات التغيرات المناخية على التنوع البيولوجي في الأردن	جامعة البلقاء التطبيقية	ماجستير	١٩٩٩
٧	محمد العبد	تأثيرات التغيرات المناخية على التنوع البيولوجي في الأردن	جامعة البلقاء التطبيقية	ماجستير	١٩٩٩
٨	محمد العبد	تأثيرات التغيرات المناخية على التنوع البيولوجي في الأردن	جامعة البلقاء التطبيقية	ماجستير	١٩٩٩
٩	محمد العبد	تأثيرات التغيرات المناخية على التنوع البيولوجي في الأردن	جامعة البلقاء التطبيقية	ماجستير	١٩٩٩
١٠	محمد العبد	تأثيرات التغيرات المناخية على التنوع البيولوجي في الأردن	جامعة البلقاء التطبيقية	ماجستير	١٩٩٩
١١	محمد العبد	تأثيرات التغيرات المناخية على التنوع البيولوجي في الأردن	جامعة البلقاء التطبيقية	ماجستير	١٩٩٩
١٢	محمد العبد	تأثيرات التغيرات المناخية على التنوع البيولوجي في الأردن	جامعة البلقاء التطبيقية	ماجستير	١٩٩٩

١ / ١ / ١

١ / ١ / ١

١ / ١ / ١

مجلس التعاون لدول الخليج العربية

مقتطفات من الاتفاقية الاقتصادية

الملحق ب:

المادة الاولى : أ . تسمح الدول الاعضاء باستيراد المنتجات الزراعية والحيوانية والصناعية ومنتجات الثروات الطبيعية ذات المنشأ الوطني وتسمح بتصدير تلك المنتجات الى الدول الاعضاء الاخرى.

المادة الثانية : ٢ . لا يعتبر من قبل الرسوم، ما يجبي مقابل خدمة محددة ، مثل رسوم الارضية او التخزين او النقل او الشحن او التفريغ ، اذا كانت تلك الرسوم مفروضة على السلع الوطنية.

المادة الثالثة : ١ . يشترط لأكتساب المنسوحات الصناعية صفة المنشأ الوطني ان لا تقل القيمة المضافة الناشئة عن انتاجها في هذه الدول عن (٤٠) في المائة من قيمتها النهائية عند اتمام انتاجها.

المادة الخامسة : تمنح الدول لاعضاء كافة التسهيلات لمرور بضائع منتجات اي دولة عضو الى الدول الاعضاء الاخرى بدون العبور (الترانزيت) وتعفيها من كافة الرسوم والضرائب مهما كان نوعها وذلك مع عدم الاخلاص بما ورد في الفترة الثانية من المادة الثانية.

المادة السادسة : يحظر المرور (بالترانزيت) للبضائع الممنوع ادخالها الى اراضي اي من الدول الاعضاء الاخرى بموجب انظمتها المحلية، وتبادل السلطات الجمركية في الدول الاعضاء قوائم بهذه البضائع.

المادة ٨- تتفق الدول الاعضاء على القواعد التنفيذية الكفيلة بمعاملة مواطني دول مجلس التعاون في اي دول من هذه الدول نفس معاملة مواطنيها دون تعريف او تمييز في المجالات التالية :

- ١- الانتقال والعمل والاقامة
- ٢- التملك والإرث والإيصاء
- ٣- ممارسة النشاط الاقتصادي
- ٣- انتقال رؤوس الاموال

المادة ٩- تشجع الدول الاعضاء القطاع الخاص فيها على اقامة المشاريع المشتركة بما يؤدي الى ربط المصالح الاقتصادية للمواطنين في مختلف المجالات.

المادة الثالثة عشر - تولي الدول الاعضاء في اطار العمليات التنسيقية اهمية خاصة لإنشاء ودعم المشروعات المشتركة فيما بينها في مجالات الصناعة والزراعة والخدمات برؤوس اموال عامه او خاصة او مختلطة لتحقيق التكامل الاقتصادي والانتاجي والتنمية المشتركة على اسس اقتصادية سليمة.

د. تنمية القطاع الخاص :-

١- الاستمرار في اعطاء القطاع الخاص الفرصة لتشغيل وادارة وصيانته وترميم المشاريع التي يريدها الدولة - شريحة ان يترتب على ذلك منفعة حقة في تخفيض التكلفة وحسن الاداء وتشغيل المواطن.

٢- اعطاء الفرص التجارية والاشراك في تملك وادارة بعض الصناعات التي تقيمها الدولة.

٥- حث البنوك التجارية والمؤسسات المالية الاخرى على زيادة تسويلات للمشاريع الانتاجية.

٦- تشجيع قيام المزيد من الشركات المساهمة بهدف الاستثمار في المشاريع الكبيرة التي تتوفر لها مقومات الانتاجية.

٨- اسهام القطاع الخاص في وضع وتنفيذ برامج التدريب.

٩- العمل على زيادة متالية تكفي البرامج الخاصة بتعريف المواطنين بفرص الاستثمار المتوفرة في القطاعات الانتاجية.

١٠- اجراء المزيد من دراسات فرص الاستثمار ودراسات الجدوى الاقتصادية للمشاريع في القطاعات الانتاجية والتنسيق في ما بين الدول الاعضاء.

مجلس التعاون لدول الخليج العربية

فقرات من اتفاقية سياسات وخطط التنمية لدول مجلس التعاون..

الملحق ج :

أولاً :-

- ٥- تحقيق الرخاء الاجتماعي بشكل يحقق لكل فرد من المواطنين التمتع بحد أدنى من مستوى المعيشة الكريمة ضمن الامكانيات المتاحة لكل دول.
- ١٠- التنسيق والتكامل في مختلف المجالات الحيوية التي تهم مجتمعات دول المجلس وتحقيق طموحاته نحو مستقبل أفضل وصولاً الى وحده دولها.
- ١١- تنمية كافة الموارد الاقتصادية والاستقلال الامثل لمصادر الثروة الطبيعية وعلى الأخص البترول والمحافظة على الثروات النائية لأطول فترة ممكنة.
- ١٢- تنويع القاعدة الانتاجية ...
- ١٤- استكمال البنية الاساسية اللازمة لتحقيق الاهداف العامة والتنسيق بين الدول الاعضاء بهذا الشأن.
- ١٦- العمل على توجية الإتفاق العام ليكون أكثر فاعلية وصولاً الى افضل مستوى من الاداء بأقل تكلفة ممكنه.

ثانياً : السياسات . أ . تنمية القوى البشرية :

- ٦- العناية النوعية في التدريب بالتركيز على التقية المتطورة وبمستواها المتوسط والمرتفع.
- ٧- ضرورة ربط التعليم والتدريب بشتى فروعها مع احتياجات الاقتصاد الفعلية من ناحية النوعية ودرجة الكاية.

ب . قيمة المجتمع :

- ٨- زيادة الإهتمام ببرامج المجتمع المحلي التي تركز على مشاركة المواطنين ومساهماتهم في نخطيط المشروعات المحلية.

١٠ - تحسين امكانيات الافراد بزيادة دخلهم ورفع مستوى معيشتهم تحقيقاً لاهداف التنمية الاجتماعية.

ج . التنمية الاقتصادية :

- ١ - تنويع مصادر الدخل .. ورفع مساهمة القطاعات غير النفطية في الناتج المحلي و إيرادات الميراثية العامة وإيرادات التصدير بما يعوض تحقيق الاعتماد على النفط.
- ٢ - تخفيض تكلفة إنتاج الخدمات والمنافع العامة وتحسين نوعيتها وترشيدها استخدامها.
- ٣ - تخفيض نطاق واتساع الخدمات والمنافع العامة في المجالات التي تزيد على الحد المعقول مثل الحد من المواصفات المبالغ فيها في مشاريع التشييد ومشاريع التشغيل.
- ٤ - استخدام التقنية في جميع مجالات الخدمات العامة باستخدام الوسائل الآلية والاساليب المتطورة والمجربة.
- ٥ - الحكم على الجدوى الاقتصادية للمشاريع من خلال تكاليف تشغيلها وصيانتها وإدارتها.
- ٦ - توحيد المواصفات الفنية في المستويات الجديدة وتخفيض تكاليف عمليات الصيانة والتشغيل.*

* الأمانة العامة لدول مجلس التعاون الخليجي العربية، سياسات وخطط التنمية لدول مجلس التعاون، الرياض، الإمعة العامة، ١٩٩٠م

مقتطفات من الاتفاقية الاقتصادية

النقل والمواصلات

الملحق د

المادة الثامنة عشرة :-

تعامل الدول الاعضاء وسائط نقل الركاب والبضائع العائدة لمواطني الدول الاعضاء المادة بأرضيتها او القاصده لأي منها معاملة وسائط نقل الركاب والبضائع المملوكة لمواطنيها بما في ذلك الاعفاء من كافة الرسوم والضرائب مهما كان نوعها على الايتاول ذلك تعاطي النقل الداخلي.

المادة التاسعة عشرة :-

١-تتعاون الدول الاعضاء في مجالات النقل البري والبحري والاتصالات - وتعمل على تنسيق واقامة مشاريع البنية الاساسية، كالموانئ ، والمطارات ، ومحطات الماء ، والكهرباء ، والطرق ، بما يؤدي الى تحقيق التنمية الاقتصادية والمشاركة وترابط النشاطات الاقتصادية.

٢-تعمل الدول المتعاقده على تنسيق سياسات الطيران والنقل الجوي بينها وتطوير مجالات العمل المشترك في مختلف المستويات.

المادة الستون :-

تسمح الدول الاعضاء للبواخر والسفن والقوارب المملوكة لأي منها وحمولتها بحرية استخدام التسهيلات المختلفة في موانئها البحرية - وتسحبها نفس المعاملة والافضليات الممنوحة لمثيلاتها الوطنية سواء عند رسوها في موانئها او مرورها بها ، وذلك في مجال الرسوم وخدمات الارشاد و الرسوم ، والشحن والتفريغ والتحميل على سطحها والصيانه والاصلاح وتحزيز البضائع والخدمات الاخرى المماثلة.*

* الامانة العامة لمجلس التعاون لدول الخليج العربية، الاتفاقية الاقتصادية، الرياض، الامانة العامة، ١٩٩٠م

مقتطفات من النظام الاساسي

الملحق هـ

المادة الرابعة : الاهداف . تتمثل اهداف مجلس التعاون الاساسية فيما يلي :-

السفـرة

٢- تعميق وتوثيق الروابط والصلات ووجه التعاون القائمة بين شعوبها في مختلف المجالات.

٣ وضع أنظمة متماثلة في مختلف الميادين بما في ذلك الشؤون الآتية :

(أ) الشؤون الاقتصادية والمالية.

(ب) الشؤون التجارية والجمارك والمواصلات.

(ج) الشؤون التشريعية والادارية.

٤- دفع عجلة التقدم العلمي والتقني في مجالات الصناعة والتعدين والزراعة والثروات المائية والحيوانية وانشاء مراكز بحوث واقامة مشاريع مشتركة وتشجيع تعاون القطاع الخاص بما يعود بالخير على شعوبها* .

* مجلس التعاون لدول الخليج العربية، النظام الأساسي، الطبعة السادسة، الرياض، ١٩٩١م.

مجلس التعاون لدول الخليج العربية

مقتطفات من البيانات الختامية لدورات المجلس الاعلى

الملحق و

البيان الختامي للدورة الاولى للمجلس الاعلى لدول مجلس التعاون - دولة الامارات العربية المتحدة - ابو ظبي ٢٥-٢٦/٥/٨١

"... ادراكا" لخدمة التكامل الاقتصادي بين دولهم والاندماج الاجتماعي بين شعوبهم يسرون ان الظروف المرحلية التي تعيشها دولتهم والقضايا والمشاكل المتشابهة التي تواجهها علاوة على تماثل نظمها الاقتصادية والاجتماعية التي تقتضي بوجوب وضع الاسس واقامة المؤسسات وانشاء الاجهزة المؤدية الى جعل ذلك الاندماج والتكامل الاجتماعي حقيقة ماثلة للعيان"

* . البيان الختامي للدوره الثالثه للمجلس الاعلى - دوله البحرين - ٩-١١/١١/١٩٨٢م
... كما استعرض المجلس ما توصلت اليه لجنة التعاون المالي والاقتصادي بشأن مؤسسة الخليج للاستثمار، وقدر موافقه على انشاء هذه المؤسسة برأس مال قدره بليونان ومائة مليون دولار امريكي... وتباشر اعمالها بنهاية شهر نوفمبر ٨٣.

* . البيان الختامي للدورة السادسة للمجلس الاعلى لدول مجلس التعاون - سلطنة عمان ٣-٦/١١/١٩٨٥م.

".. وتعزيزا لأرامل التعاون والترابط بين الدول الاعضاء فقد صادق المجلس على ما يلي :-
... ٢- الاستراتيجية الموحدة للتنمية الصناعية .
... ٣- اهداف ووسائل التربية والتعليم.
... ٤- السياسات والمبادئ العامة لحماية البيئة.

البيان الختامي - للدورة الثامنة للمجلس الاعلى لدول مجلس التعاون - المملكة العربية السعودية - الرياض ٢٦-٢٩/١٢/٨٧.

. البيان الختامي للدورة الحادية عشرة للمجلس الاعلى لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية .. دولة قطر ٢٢-٢٥/١٢/٩٠

"... ويؤكد المجلس الاعلى حرصه على الاسراع بخطى مجلس التعاون واحداث نقله نوعية في العمل الجماعي بين الدول الاعضاء خلال المرحله القادمه، بما يحقق مزيدا من التنسيق والتكامل والترابط بينهما، من منطلق قناعاته المطلقة بالمصير المشترك ووحده الهدف..."

. البيان الختامي للدورة الثانية عشرة للمجلس الاعلى لمجلس التعاون - دولة الكويت ٢٣-٢٥/١٢/٩١

"... يؤكد المجلس الاعلى .. التنفيذ التدريجي لاحكام الاتفاقية الاقتصادية الموحده بما يكفل تعزيز الترابط للمعالم بين المواطنين وانشاء مزيد من المشاريع المشتركة وازالة جميع العوائق امام تنقل المواطنين وحركة التبادل التجاري وانشاء الاستثمارات وقد اقر المجلس اتفاقية انشاء برنامج مجلس التعاون لدول الخليج العربية لدعم مجهود التنمية الاقتصادية في الدول العربيه وفق الاعتبارات والمتطلبات والاهداف التي حددها قرار انشاء البرنامج في قمة الدوحة."

. البيان الختامي للدورة الخامسة عشرة للمجلس الاعلى لدول مجلس التعاون المتاحة - دولة البحرين ١٩-٢١/١٢/٩٤

"... قرر المجلس الاعلى تكليف اللجان الوزاريه المختصه ب :

- النظر في الامكانيات المتاحة لاستيعاب الزيادة المستمره في عدد طالبي العمل من مواطني دول المجلس في جميع القطاعات الانتاجية والخدمية.

- العمل على زيادة مساهمة الصناعة الوطنية في الاقتصاد الوطني.

- تشجيع مشتريات الصناعات الوطنية في كل دولة ، من المواد الخام والسلع الوسيطة والخدمات التي تنتجها تلك الدوله او غيرها من دول مجلس التعاون الاخرى.

الكتب

١. صالح، عبد لوهاب عبد الحميد، النقل الداخلي، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، (تحت الطبع).
٢. عثمان، هارون أحمد، الإقتصاد البحري مع الإشارة لمشاكل الدول النامية، الإسكندرية، منشأة المعارف.
٣. عبيدو، إبراهيم علي، هندسة الموانئ والمنشآت البحرية، الإسكندرية، منشأة المعارف.
٤. توفيق، محمد عبد القادر، إدارة الموانئ، الأكاديمية العربية للنقل البحري، كلية الإدارة واللوجستيات، قسم النقل البحري.
٥. عثماوي، سعد الدين، تنظيم وإدارة النقل - الأسس والمشكلات والحلول، القاهرة، مكتبة عين شمس، ١٩٨٥م.
٦. ميرا، محمد شفيق الصاوي، "اللوجستيات المعاصرة"، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ١٩٩٧م (تحت الطبع).
٧. ملش، د. فاروق، النقل المتعدد الوسائط والأوجه التجارية والقانونية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، ١٩٩٧م.
٨. الصفار، د. فؤاد عمر، التخطيط الإقليمي، الإسكندرية، منشأة المعارف، ١٩٩٤م.
٩. عبده، د. سعيد، أسس جغرافية النقل في الوطن العربي، القاهرة، مكتبة الأنجلو المصرية، ١٩٩٤م.
١٠. عبده، د. سعيد، جغرافية النقل في الوطن العربي، القاهرة، مكتبة الأنجلو المصرية، ١٩٩٧م.
١١. زكي، د. رمزي، الإقتصاد السياسي للبطالة - تحليل لأخطر مشكلات الرأسمالية المعاصرة، عالم المعرفة، أكتوبر ١٩٩٧م.

التقارير الصادرة من جهات رسمية

٢. دولة البحرين، وزارة الداخلية والإعلام، اللجنة العامة للسلامة على الطريق في البحرين، العدد الأول، ١٩٨٩م.
٣. دولة البحرين، مجلس البحرين للترويج والتسويق، ودليل رجل الاعمال، البحرين بوابة الشرق الاوسط ص ٥، ١٩٩٨م.
٤. دولة البحرين، الجهاز المركزي للإحصاء، ادارة الاحصاء، إحصاءات التجارة الخارجية لعام ١٩٩٦م، ١٩٩٧م.
٥. الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مركز البحوث والاستشارات للنقل البحري، دليل الموانئ البحرية العربية.
٦. دولة البحرين، وزارة الأشغال الزراعية، إدارة الطرق، الدراسة المشتركة لخطه طرق البحرين ١٩٩٥م - ٢٠٠٥م، ١٩٩٦م.
٧. المؤسسة العامة لجسر الملك فهد، ١٩٨٦م.
٨. دولة البحرين، وزارة الداخلية، النشرة الإحصائية ١٩٩٦، الإدارة العامة للأمن العام، ١٩٩٦م.